Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

Stanford University Libraries
3 6105 118 852 875

Digitized by Google

STANFORD·VNIVERSITY·LIBRARY

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

ÖSTERREICHISCHE

EISENBAHN-ZEITUNG

ZEITSCHRIFT DES KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTSBEAMTEN.

ZEITUNGS-AUSSCHUSS:

OBMANN:

DR. KARL HAULER
OBERSTAATSBAHNRAT.

DR. ANDREAS BOGDAN
OBERSANITÄTSRAT.

FRIEDRICH VON CSATARY
HOFRAT, GENERALDIREKTOR DER ERSTEN PRIV. DONAU-DAMPFSCHIFFAHRTS-GESELLSCHAFT.

ING. BRUNO RITTER VON ENDERES
UNTERSTAATSSEKRETÄR.

JOSEF FLEISCHNER
INSPEKTOR.

DR. FRANZ HILSCHER
K. K. REGIERUNGSRAT.

ADALBERT MERTA VON MÄHRENTREU
INSPEKTOR.

DR. ALFRED NEUMANN
GENERALSEKRETÄR DER ERSTEN PRIV. DONAU-DAMPF-SCHIFFAHRTS-GESELLSCHAFT.

MAXIMILIAN TAUSSIG
INSPEKTOR.

DR. EMIL WEINBERG
STAATSBAHNRAT.

FÜR DIE SCHRIFTLEITUNG VERANTWORTLICH:
DR. FRANZ HILSCHER.

XLI. JAHRGANG.

WIEN 1918.

HERAUSGEGEBEN UND VERLEGT VOM KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTSBEAMTEN.

DRUCK VON R. SPIES & Co.

Digitized by Google

9t.

395547

INHALTS-VERZEICHNIS.

Die nach der Titelangabe stehenden Zahlen bedeuten die Seitenanzahl dieses Bandes.

I. Abhandlungen.

Abschied von Österreich — Heil Deutsch-österreich! Von Dr. Franz Hilscher. 155.
Beförderung von Gütern durch die Straßenbahnen in Brünn, Graz, Linz und Prag. Von Dr. Emil Weinberg. 89.
Bosnisch-herzegowinische Schmalspurbahnen, Umbau der. Von Ing. Hermann v. Littrow, k. k. Hofrat. 73.
Dampfschiffahrt auf der Donau, Ein Rückblick auf die Entwicklung der. Von Kais. Rat Konstantin Lazarich, Zentralinspektor i. P. der I. k. k. priv. D. D. S.-G. 129, 137.
Ehrenmitglied Hofrat J. Konta. 91.
Eisenbahn- und Schiffahrtsvereinbarungen im Friedensschluß mit Rumänien. 105.
Eisenbahnverkehr nach dem Kriege. Von Exz. Baron Banhans. 65.
Erholungsheime für Eisenbahner. Von Reg.-Rat Leop. R. v. Stockert. 64.
Erhöhung der Gütertarife im Eisenbahnverkehr. 1.
Ersparnisse im Eisenbahnwesen. Von k. k. Hofrat Ing. Hermann v. Littrow. 99.
Fahren der Züge mit Vorsprung. Von V. G. Bosshardt. 113.
Finanziellen Ergebnisse, Die, der österreichischen Staatsbahnen im Kriege. Von Sekt.-Rat Otto de Martin. 9, 19.
Folgen des Krieges für das Eisenbahnwesen. Von Dr. Wilhelm Kowarz. 54.
Forschungsanstalt für Verkehrswesen. Von V. G. Bosshardt. 97.
Frachtrechtes, Die Zukunft unseres. Von Dr. Leo Mautner. 171.
Fremdenverkehres, Die Zukunft unseses. Von Dr. Wilhelm Kowarz-Linz. 147.
Höherwertung geistiger Arbeit. 107.
Krieg, Der und der Bau neuer Verkehrswege. Von Emil Rank. 163.
Leiter, Die neuen, des Eisenbahnwesens. 156.
Nüchternheitsbewegung unter den Schweizer Eisenbahnern. Von M. Stein. 43.
Österreichischen. Die, Eisenbahnen in den letzten zehn Friedensjahren. Von Dr. Emil Weinberg. 115.
Österreich und die erste schweizerische Eisenbahn. Von Hofrat Dipl. Ing. Alfred Birk-Prag. 123.
Österreichs Verkehrswege nach dem Kriege. Von k. k. Hofrat Dr. Roeder. 102.
Studien und vorbereitende Maßnahmen der österr. Staatseisenbahnverwaltung betreffs Ausnutzung der Wasserkräfte und Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen. Von L. Kohlfürst. 82.
Unfallversicherung, Neuregelung der österreichischen, mit bes. Berücksichtigung der Eisenbahnbetriebe. 27, 35.
Vereinheitlichung der deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahntarife. Von S. Rösler. 3.
— — Von k. k. Reg.-Rat Alois Seifert. 12.
Verminderung der Zahl der Wagenklassen. Studie von Emil Rank. 121.
Wiener Schnellbahnen. Von Emil Rank. 36.

II. Vorträge.

Kanaltransportersatz. Von k. k. Reg.-Rat Leopold v. Stockert. 117, 124, 131, 140.
Personalwesen der preußisch-hessischen Eisenbahnen. Von Ing. I. Kessler, Staatsbahnrat. 58, 107.
Rumänien und die Mittelmächte. Von Dr. S. Schilder, Privatdozent. 75, 84. 92, 100.
Wesen und Werden der Erfindungen. Von Prof. Dr. Kaplan-Brünn. 149, 157, 166.

III. Kleinere Abhandlungen.

Ausgestaltung der Wiener Bahnhofanlagen. 156.
Eisenbahndienst, der militärische, nach dem Weltkriege. 109.
Krankenkasse der österr. Staatseisenbahnverwaltung; Neue Satzungen der. 22.
Schleppbahnen, Landwirtschaftliche, Österreichs. Von Dr. Emil Weinberg. 165.
Zweck und Ziel des österr. Verkehrsbureau G. m. b. H. Von Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen. 46.

IV. Nachrufe.

Ing. Hofrat Viktor **Schützenhofer** †. 37.
Oberinspektor Dr. Josef **Schwab** †. 67.
Dr. Stephan **Honvery** †. 77.
Dr. Josef **Nilius** †. 92.
Min.-Rat Dr. Anton Freih. **Koblitz v. Wilmburg.** 110.
Hofrat **v. Khittel** †. 125.
Hofrat Dr. Alexander **v. Eger** †. 133.

V. Technische Rundschau.

Beleuchtung der Eisenbahnwagen mit Steinkohlengas. 174.
Elektrifizierung der Schweizer Bahnen. 173.
Güterzuglokomotiven, Neue, in Württemberg. 110.
Kleinrauchröhren-Überhitzer für Lokomotiven. 174.
Kuntze-Knorr-Bremse für Güterzüge, Einführung der. 110.
Tunneluntersuchungswagen. 173.
Versuchszug für elektrischen Betrieb. 65.
Wechselstromlokomotiven (12 PS-) für die kgl. preuß. Staatseisenbahnverwaltung. 37.

VI. Schiffahrt.

Anerkennung für die Seebehörden und die Seehandelsschiffahrt. 93.
Arbeitsausschuß, Österreichischer, für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe-Oder-Donau. 5, 125.
Bau der österr. Schiffahrtskanäle. 67.
Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt. 48.
Brünner Handels- und Gewerbekammer und die Wasserstraßenfragen. 30, 36.
Bulgarischer Donauverkehr. 134.
Donau als Großschiffahrtsstraße. 118, 126.
— im Kriege, Die 85.
Hamburgs Stellung zur Elbe-Donau-Verbindung. 5, 13.
Kanal von der Ostsee zum schwarzen Meere. 151.
Nachtfahrtversuche auf der Donau, Ergebnis der. 159, 174.
Organisierung der Seeschiffahrt. 47.
Schiffahrtsabgaben auf der Donau und der Elbe. 142.
Schiffahrtsfragen der Zukunft. 93.
Wirtschaftsausschuß für die Flußschiffahrt. 85.
Wirtschaftskongreß, Deutsch-Österreichisch-Ungarischer. 38.

VII. Verschiedenes.

Änderung des Eisenbahnbetriebsreglements in Ungarn. 176.
Ausgestaltung des österr. Verkehrswesens. 69.
— des preußisch-hessischen Eisenbahnnetzes. 78.
Ausschuß, Ständiger, des Staatseisenbahnrates für tarifarische und reglementarische Fragen des Güterverkehres. 59.
Auszeichnung von Angehörigen der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. 6, 31, 69, 127, 151.
Bau- und Betriebslängen der ungarischen Eisenbahnen 1916. 32.
Behandlung der ungarischen Eisenbahner in Kroatien. 168.
Betriebsergebnisse der vereinigten preußisch-hessischen Staatsbahnen im Jahre 1916. 168.
Betriebserweiterung der Lokalbahn Ostrau—Karwin. 77.
Durchrechnung der Tarife. 134.
Einführung der vierten Wagenklasse in Bayern. 24.
Eisenbahnbauten im zweiten Halbjahr 1916. 23.
— in Serbien. 23.
—, Stand der, in Österreich. 94.
Eisenbahnbeamtenausbildungskurs, Jubiläum des. 6.
Eisenbahnbeirat. 176.
Eisenbahngüterbesteuerung in Deutschland. 24.
Eisenbahnen, Die sächsischen, im Krieg und Frieden. 111.
Eisenbahner als Landwirte und Kleintierzüchter. 111.
Ergänzungskarte im Bahnverkehre Deutschlands, Wirkung der. 7.
Ernährungsfürsorge der Staatseisenbahnverwaltung. 128.
Fahrbetriebsmittelbestellungen der k. k. Staatsbahnen vor und während des Krieges. 143.
Finanzielle Lage der Aussig-Teplitzer-Eisenbahngesellschaft. 6.
Frauen, 100.000, im preußischen Eisenbahndienst. 49.
Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien. 23, 48, 58, 77, 86, 94, 134, 151, 168.
Gewinnbeteiligung bei den kgl. ungarischen Staatsbahnen. 143.
Gleisbau der k. k. Nordbahn. 134.
Kleinbahn für den Kohlenverkehr in Nordböhmen. 41.
Kleinbahnen, Die nebenbahnähnlichen, in Preußen. 144.
Krieg und Eisenbahnfinanzen. 41.
Länge der österr. Eisenbahnen zu Ende 1915. 14.
Leichenbeförderung durch die Wiener Straßenbahnen. 59.
Leistungen der Eisenbahnen bei dem Angriff gegen Italien im Herbste 1917. 95.
Lokalbahnfragen in der Prager Handelskammer. 134.
Luftverkehrslinien, Entwicklung der. 162.
Murmanbahn, Die künftige Bedeutung der. 49.
Neuordnung der kgl. ungarischen Staatsbahnen. 152.

Digitized by Google

Organisation der Eisenbahnen in Böhmen, Mähren und Schlesien. 176.
Personalnachrichten. Klubmitglieder betreffend. 6, 40, 58, 86, 94, 110, 126, 134, 160.
Preisausschreiben. 7.
Schiffahrtsstraße Linz—Wien als Hilfsweg für Eisenbahnfrachten. 59.
Staatsbahnkonferenzen. 32.
Steuer- und Tarifmaßnahmen. Der mutmaßliche Ertrag der in den Verwaltungsjahren 1916/17 und 1917/18 auf den österr. Eisenbahnen durchgeführten. 161.
Straßenbahnen für den Güterverkehr in Deutschland, Heranziehung der. 14.
Stückgutverkehres. Zulassung des allgemeinen. 24.
Tarifausschuß, ständiger, des Staatseisenbahnrates. 31.
Tariferhöhungen in Österreich-Ungarn. 127.
Triebwagenzüge. 128.
Übernahme der französischen Eisenbahnen in die Staatsverwaltung. 169.
Verkehr und Einnahmen der österr. Eisenbahnen. 32, 49, 69, 95, 103, 119, 127, 134, 152, 169.
Verkehrsbureaus zur Förderung des Fremdenverkehres, Errichtung eines österreichischen. 14.
Verkehrseinschränkungen auf den österr. Eisenbahnen. 152.
Verkehrswesen in Montenegro. 59.
Versicherung von Reisegepäck. 152.
Versorgung der Eisenbahner durch eigene landwirtschaftliche Betriebe. 119.
Verstaatlichung der amerikanischen Eisenbahnen. 78.
— der Lokalbahn Absdorf—Stockerau. 103.
Verwendung durchgehend gebremster Güterzüge für die Zufuhren aus der Ukraine. 103.
Vintschgaubahn, Ausbau der. 31.
Vorkonzessionen im Jahre 1916. 78.
Wasserkräfte der europäischen Staaten. 111.
Zivilgüterverkehr mit der Ukraine. 70.
Zugleitungen. 59.
Zuwendungen an Staatsbahnbedienstete des Ruhestandes. 153.

VIII. Buchbesprechungen.

Ausgestaltung des Großschiffahrtsweges auf dem Moldau- und Elbeflusse in Böhmen. 154.
Compass, Finanzielles Jahrbuch. 79, 95.
Eisenbahnkarte, Artarias, von Österreich-Ungarn. 50.
Eisenbahnschematismus für Österreich-Ungarn. 25.
Entwelschung, Zur. Von Eduard Engel. 177.
Europa im Weltkriege. 49.
Europäische Krieg, Der, — der Weltkrieg. Von A. Henneberg. 112, 153.
Gedenkschrift zum 25jährigen Bestehen des bayrischen Kanalvereines. 145.
Jahrbuch der technischen Zeitschriftenliteratur (technischer Index). 60.
Jerusalem. Von Sven Hedin. 170.
Kanzleisprache, Die österreichische. Von Ing. Edmund Granzer 2. Aufl. 25.
Kinderzulagen und Witwenrentenversicherung für Staatsbeamte. Von Karl Rothmeier. und Karl Heinrich. 15.
Kleingärten. Von A. Helmer und Alfonsus. 111.
Kommerziellen Eisenbahnbetriebsdienstes. Handbuch des. Von Franz Mayer und Alois Handel. 2. Aufl. 170.
Kriegsalbum des Eisenbahnregimentes. 95.
Kruppscher Kleinwohnungsbau. Von Dr. Ing. Hecker. 135.
Kursbuch, Österreichisches. 42, 120.
Nordwestrußland, Große Karte von. 49.
Österreich-Ungarn und das südöstliche Europa. 50.
Österreich-Ungarns wirtschaftliche Beziehungen zur Schweiz. Von Dr. M. Smolensky. 162.
Petersburg, Ein neuer Plan. 50.
Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehres. 60.
Stielings pseudo-isochromatische Tafeln. Von Prof. Dr. Weill. 15. Aufl. 170.
Tagesblock und Wochenvormerkkalender. 8.
Triest und seine Aufgaben im Rahmen der österreichischen Volkswirtschaft. 162.
Umfang und Bedeutung der österr. Wasserstraßen. 79.
Verkehrsbüchlein für unsere Kleinen. Von Ing. Wrabetz. 170.
Verkehrsplan von Wien. G. Freytags. 1917. 162.
Verkehrswesen nach dem Kriege. Von Dr. Viktor Krakauer. 177.
Veröffentlichungen des österr. Arbeitsausschusses für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe—Oder—Donau. 240.
Wall von Eisen und Feuer. Von G. Wegener. 42.
Weber, Max Maria von. Von Dipl. Ing. Karl Weihe. 120.
Wirtschaftskunde Polens. Von Dr. Heinrich Leiter. 153.
Wirtschaftliche Bücherei. Herausgegeben von k. k. Hofrat Prof. A. Schmid. Buch I: „Die wirtschaftliche Bildung" von Hofrat Schmid. 78.

IX. Verfasser.

Birk Alfred, k. k. Hofrat, Dipl. Ing., Prag. Österreich und die erste schweizerische Eisenbahn. 123.
Bosshardt V. G., k. u. k. Reg.-Rat. Eine Forschungsanstalt für Verkehrswesen. 97.
— Das Fahren der Züge mit Vorsprung. 113.
Döbrentei Korvettenkapitän. Ergebnis der Nachtfahrtversuche auf der Donau. 159, 174.
Hilscher, Dr. Franz. Abschied von Österreich — Heil Deutschösterreich. 155.
Kaplan, Prof. Dr. Wesen und Werden der Erfindungen. 149, 157, 166.
Kessler, Ing. J., Staatsbahnrat, Linz. Das Personalwesen der preußisch-hessischen Eisenbahnen. 57, 107.
Kohlfürst L. Studien und vorbereitende Maßnahmen der österr. Staatseisenbahnverwaltung betreffs Ausnutzung der Wasserkräfte und Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen. 82.
Kowarz, Dr. Wilhelm. Die Folgen des Krieges für das Eisenbahnwesen. 54.
— Die Zukunft unseres Fremdenverkehrs. 147.
Lazarich Konstantin, Kais. Rat, Zentralinspektor der I. k. k. priv. D. D. S. G. Ein Rückblick auf die Entwicklung der Dampfschiffahrt auf der Donau. 129, 137.
Leipen, Dr. Viktor, Staatsbahnrat. Zweck und Ziel des österr. Verkehrsbundes G. m. b. H. 46.
Littrow, k. k. Hofrat, Ing. Hermann von. Der Umbau der bosnisch-herzegowinischen Schmalspurbahnen. 73.
— Ersparnisse im Eisenbahnwesen. 99.
Martin, Dr. Otto de, k. k. Sekt.-Rat. Die finanziellen Ergebnisse der österr. Staatsbahnen im Kriege. 9, 19.
Mautner Dr. Leo. Die Zukunft unseres Frachtrechtes. 171.
Rank Emil. Verminderung der Zahl der Wagenklassen. 121.
— Der Krieg und der Bau neuer Verkehrswege. 163.
Röder, Dr. Heinrich, k. k. Hofrat. Österreichs Verkehrswege nach dem Kriege. 102.
Rösler Sigmund. Die Vereinheitlichung der deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahntarife. 3.
Schilder, Dr. Sigmund, Privatdozent. Rumänien und die Mittelmächte. 75, 84, 92, 100.
Seifert Alois, k. k. Reg.-Rat. Die Vereinheitlichung der deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahngütertarife. 12.
Stein Max. Die Nüchternheitsbewegung unter den Schweizer Eisenbahnern. 43.
Stockert Leopold, Ritter v., k. k. Reg.-Rat. Erholungsheime für Eisenbahner. 64.
— Kanaltransportersatz. 117, 124, 131, 140.
Weinberg, Dr. Emil. Die Beförderung von Gütern durch die Straßenbahnen in Brünn, Graz, Linz und Prag. 89.
— Die österr. Eisenbahnen in den letzten zehn Friedensjahren. 115.
— Landwirtschaftliche Schleppbahnen Österreichs. 165.

X. Klubnachrichten.

Autorenabend. 79.
Begünstigungen, Neue. 86, 96, 104, 112, 113, 120, 154, 170.
Bericht über die Klubversammlung vom 11. Dezember 1917. 8.
— über die Klubversammlung vom 18. Dezember 1917. 16.
— über die Klubversammlung vom 8. Jänner 1918. 25.
— über die Klubversammlung vom 15. Jänner 1918. 26.
— über die Klubversammlung vom 22. Jänner 1918. 32.
über die Klubversammlung vom 29. Jänner 1918. 32.
— über die Klubversammlung vom 12. Februar 1918. 42.
— über die Klubversammlung vom 16. Februar 1918. 50.
— über die Klubversammlung vom 2. März 1918. 60.
— über die Klubversammlung vom 5. März 1918. 61.
— über die Klubversammlung vom 12. März 1918. 70.
— über die Klubversammlung vom 19. März 1918. 71.
— über die Klubversammlung vom 26. März 1918. 71.
— über die Klubversammlung vom 2. April 1917. 71.
Besichtigung des Technischen Museums für Industrie und Gewerbe. 86.
Einsetzung eines Wirtschaftsausschusses. 154.
Exzellenz Dr. H. v. Wittek und Hofrat v. Csatáry Ehrenmitglieder des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsklubs. 80.
Hauptversammlung, 41., am 30. April 1918. 53, 63, 86.
Klubausflüge. 104, 112.
Klubkasse, Wechsel in der Führung der. 33, 34.
Mitgliederstand. 60, 112, 135.
Sommerausflüge. 86, 96.
Verteilung der Diplome an Jubilare des Klubs. 86.
Teenachmittage. 8, 16, 17, 26, 33, 42, 50, 51, 61, 72, 79.

Digitized by Google

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 1. Wien, den 1. Jänner 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Die Erhöhung der Gütertarife im Eisenbahnverkehre. — Die Vereinheitlichung der deutschen, österreichischen, ungarischen Eisenbahntarife. Von Siegmund Rösler. — Technische Rundschau: Stromarten der schweizerischen elektrischen Bahnen. — Schiffahrt: Österreichischer Arbeitsausschuß für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe-Oder-Donau. Hamburgs Stellung zur Elbe-Donau-Verbindung. — Verschiedenes: Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Auszeichnung von Angehörigen der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Jubiläum des ungarischen Eisenbahnbeamtenausbildungskurses. Die finanzielle Lage der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Preisausschreiben. Wirkung der „Ergänzungskarte" im Bahnverkehr Deutschlands. — Buchanzeigen: Tagesblock- und Wochenvormerkkalender. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Klubversammlungen.

a) **Vorträge.**

8. Jänner 1918: Zentralinspektor Professor Othmar v. Leixner: „Die Architektur des oberdeutschen Bauernhauses". (Mit Lichtbildern.)

15. Jänner 1918: Departementvorstand Erwin Edler v. Paska: „Die wirtschaftliche Zukunft unserer Adriaküste". (Mit Lichtbildern.)

22. Jänner 1918. Professor Dr. Rudolf Kobatsch: „Kriegskosten und ihre Deckung".

29. Jänner 1918: Inspektor Theodor Kövesdy: „Vermögensabgabe".

5. Februar 1918: Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen: „Reisen im Kriege".

12. Februar 1918: k. k. Oberrechnungsführer Franz Walden: „Lichtbildervortrag über Semmering, Schneeberg, Rax, Wechsel".

Beginn der Klubversammlungen ½7 Uhr abends.
Der Vortragsaal kann nur mäßig beheizt werden.

b) **Damen-Abende zu Gunsten der Kriegsfürsorge.**

Jeden Donnerstag, um 5 Uhr Nachmittag.

* * *

Zur Nachricht.

Die geehrten Klubmitglieder werden höflichst ersucht, allfällige Rang-, Titel- und Wohnungsänderungen dem Klubsekretariate schriftlich zur Kenntnis zu bringen.

Wegen vorgekommener Diebstähle von Kleidungsstücken wird dringendst ersucht, alle Überkleider in der Garderobe abgeben zu wollen. Hiebei wird aufmerksam gemacht, daß die Garderobe den Klubmitgliedern unentgeltlich zur Verfügung steht.

Berichtigung.

Im Aufsatz „Erholungsheime f. Eisenbahner" (Heft 24 v. 15. XII. 1917, S. 254, 4. Spalte, 2. Abs.) soll es bei Festenburg richtig („Stbdion Hannover") statt („Posen") u. bei Niederdollendorf („Stbdion Elberfeld") statt („Köln") heißen.

Die Erhöhung der Gütertarife im Eisenbahnverkehre.

In zwingender Weise wurde in der Vorlage des Eisenbahnministeriums an den Staatseisenbahnrat, der für den 30. November 1917 zum ersten Male seit Kriegsbeginn wieder zu einer Sitzung einberufen worden war, die aus der finanziellen Lage der k. k. österreichischen Staatsbahnen sich ergebende Notwendigkeit der mit 1. Jänner 1918 eintretenden neuerlichen Erhöhung der Gütertarife dargetan. Die außerordentliche Steigerung der Personalausgaben um mehr als 300 Mill. Kronen seit dem letzten Friedensjahre 1913, wozu infolge der jüngsten Personalmaßnahmen für das laufende Verwaltungsjahr 1917/18 noch weitere 130 Mill. hinzukommen, die Erhöhung der sachlichen Auslagen um 52 Mill., neben dem pro 1917/18 mit 268 Mill. Kronen veranschlagten Erfordernis für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, hätte trotz der erfreulichen Entwicklung der Einnahmen, deren Mehrertrag auf 194 Mill. Kronen geschätzt wurde, einen Abgang von weit über 500 Mill. Kronen gewärtigen lassen.

Daß die Bedeckung eines so gewaltigen, nahezu 60% der Gesamteinnahmen der k. k. Staatsbahnen aus dem Personen- und Güterverkehre des letzten Friedensjahres per 883 Mill. Kronen betragenden Ausfalles nur durch einschneidende, den Personen- und Güterverkehr umfassende Tariferhöhungen bewirkt werden konnte, lag auf der Hand.

Es wurde zunächst mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1917 eine allgemeine 50%ige Erhöhung der Zivilpersonentarife für den Bereich der Staatseisenbahnverwaltung verfügt, nachdem kurz vorher die deutschen Bahnen eine durchschnittlich 100%ige Erhöhung der Schnellzugsfahrpreise durchgeführt hatten.

Schwieriger gestaltete sich die Aufgabe bezüglich der Gütertarife. Diese waren erst mit 1. Februar 1917 zufolge der mit kaiserlicher Verordnung vom 10. Jänner 1917, RGBl. Nr. 14 eingeführten Verkehrsabgaben (Frachtsteuer und Kriegszuschlag) um 30%, also sehr ausgiebig erhöht worden. Eine viel weitergehende Steigerung dieser perzentuellen Erhöhung erschien nicht angängig, sollten nicht die Nachteile einer derartigen schematischen Tariferhöhung die darin bestehen, daß auf die verschiedene Belastungsfähigkeit der einzelnen Güter gar keine Rücksicht genommen wird und der Fernverkehr gegenüber dem Nahverkehr absolut viel stärker getroffen wird, nicht noch verschärft werden.

Digitized by Google

in den Jahren	Tonnen					Tonnenkilometer				
	1910	1905	1900	1890	1880	1910	1905	1900	1890	1880
nach den Sätzen für Eil- und Expreßgut	0·89	0·81	0·67	0·35	0·47	0·92	0·90	0·70	0·38	0·53
Frachtstückgut	4·08	4·20	4·36	4·13	5·69	5·05	4·98	4·77	4·16	6·22
allgemeine Wagenladungsklasse *A*	0·84	0·90	0·99	1·27	1·74	1·06	1·13	1·19	1·66	2·52
„ „ *B*	1·94	2·04	2·18	2·20	2·27	2·60	2·85	3·02	3·32	3·56
Spezialtarif A_2	1·69	1·73	1·80	2·07	3·43	1·76	1·74	1·68	1·95	3·31
„ I	4·45	4·58	5·15	5·83	5·84	3·98	4·09	4·63	5·61	6·73
„ II	4·50	4·41	4·16	4·28	3·11	4·89	4·58	4·34	4·46	3·44
„ III	20·33	21·59	22·50	29·36	17·37	16·94	16·79	17·52	29·19	16·92
nach dem Regeltarif	38·72	40·26	41·81	49·49	39·92	37·20	37·05	37·85	50·73	43·23
nach den Ausnahmetarifen für Eil- und Expreßgut, Stückgut und Wagenladungen unter 10 *t*	0·16	0·12	0·17	0·80	0·15	0·39	0·33	0·44	1·03	0·28
Wagenladungen von 10 *t* und mehr	56·70	55·66	54·57	39·19	54·90	59·64	60·14	59·42	39·24	53·51
nach Ausnahmesätzen	56·86	55·78	54·74	39·99	55·05	60·03	60·47	59·86	40·27	53·79

Das zeigt deutlich, daß ohne Anpassung an besondere Bedürfnisse und Verhältnisse durch Ausnahmetarife das Gütertarifwesen dem Wirtschaftsleben nicht genügend würde dienen können, sofern das derzeitige seit 1877 in Geltung stehende Klassifikationsschema unverändert beibehalten würde.

Bei dem kgl. bayer. Staatseisenbahnen sind ungefähr die gleichen Verhältniszahlen wahrzunehmen (siehe zum Beispiel Beilage 13 zum Jahresberichte der kgl. bayer. Staatseisenbahnverwaltung für das Betriebsjahr 1914), wiewohl hier andere Ausnahmetarife als bei den preuß.-hess. Staatseisenbahnen usw. in Geltung sind.

Zwei Grundsätze sind bei der Bildung der Eisenbahntarife zu beachten und werden auch bei einer Vereinheitlichung beachtet werden müssen, und zwar daß

1. den Selbstkosten (möglichst einschließlich Verzinsung und Tilgung)

2. den wirtschaftlichen Bedürfnissen einzelner Gebiete Rechnung getragen werde.

Bei den Selbstkosten spielen die Neigungsverhältnisse eine Hauptrolle und die Frachtkosten müssen sich selbstverständlich in Gebirgsstrecken demzufolge verhältnismäßig höher stellen, als bei Bahnen in der Ebene. Nicht immer können die Unterschiede durch Zuschläge zu den wirklichen Entfernungen (virtuelle Längen) ausgeglichen werden, zumal diese Zuschläge mitunter auch gesetzlich begrenzt sind. Infolgedessen werden in solchen Fällen Tarife auf Grundlage höherer Einheitssätze gebildet werden müssen. Das Gleiche tritt bei Valutaschwankungen ein usw.

Den wirtschaftlichen Bedürfnissen wird ja schon heute im deutschen einheitlichen Tarifgebiete (deutsche Tarifgemeinschaft) durch Ausnahmetarife — die in verschiedenen Netzgruppen und Binnenverkehrsverbänden auch verschieden sind — Rechnung getragen.

Hierüber lassen sich bei der Manigfaltigkeit der Bedürfnisse kaum ein- für allemal feste Grundsätze für das ungeheure Netz der Mittelmächte etwa von Hamburg bis Bagdad aufstellen. Man wird sonach auch in Hinkunft die einzelnen Bahngruppen einer besonderen Behandlung unterziehen müssen.

Besondere Wichtigkeit werden hiebei die Richtungs- und Durchzugtarife spielen. Diese werden aber in erster Reihe den Mittelmächten als Kampfmittel gegen die feindlichen Wirtschaftsunternehmungen dienen und daher einheitlich und gemeinsam festzulegen sein, ohne Rücksicht auf das allgemeine Tarifschema, worin sie kaum einen Platz finden dürften.

Aus der vorhergehenden Darlegung geht hervor, daß es sich bei der wirtschaftlichen Annäherung weniger um die formelle, sondern vielmehr um die praktische Seite der Eisenbahntarife handelt. Man will eben erreichen, daß die Mittelmächte auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens miteinander und nicht gesondert den Feind bekämpfen. Und dies ist auch ohne Außerachtlassung der eigenen Bedürfnisse eines jeden Staates — wie schon die heutigen Verhältnisse in Deutschland dartun — nicht so schwer, wie es von verschiedener Seite dargestellt zu werden versucht wird.

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Stromarten der schweizerischen elektrischen Bahnen. Im Jahre 1916 wurde die sehr wichtige Entscheidung über das auf der Gotthardbahn anzuwendende System der elektrischen Zugförderung getroffen. Eine Übersicht über die Ausdehnung und Verteilung der drei Stromarten (Gleichstrom, Drehstrom und Einphasenstrom) bei den im Betriebe befindlichen schweizerischen Strombahnen am Ende 1916 zeigt, daß die durchschnittliche Betriebslänge der drei Gattungen Strombahnen nur wenig voneinander abweicht, indem sie 17·15, 16·2 und 15·7 *km* beträgt; daß also bisher in der Hauptsache doch nur kürzere Bahnen und Bahnstrecken den elektrischen Betrieb eingeführt haben. Hinsichtlich der Anwendung der Stromarten auf den einzelnen Bahnen kommt für die beiden ersten Gattungen, die besondere Eignung des Einphasenstroms für längere Bahnen zum Ausdruck. Bei den Straßenbahnen scheint eine Ausnahme zu bestehen, die sich aber dadurch erklärt, daß für diese Bahngattung überhaupt nur der Gleichstrom (mit 99% der Betriebslänge aller Straßenbahnen zusammen) von Bedeutung ist. Bei den Vollbahnen ist das Anwachsen der durchschnittlichen Betriebslänge nach Stromart und Bahn mit 10·8, 30·0 und 52·5 *km* tatsächlich so, daß es die Stromarten Gleichstrom, Drehstrom und Einphasen-

Digitized by Google

strom in der ihrer vorteilhaftesten Anwendung entsprechenden Reihenfolge zeigt. Besonders kennzeichnend sind die Zahlen hinsichtlich der Längenverteilung auf die Stromarten und Bahngattungen. Aus diesen Zahlen geht allgemein hervor, daß einerseits die besondere Eignung des Gleichstromes für Schmalspur-, Zahnrad- und Straßenbahnen, andererseits die besondere Eignung des Einphasenstromes für die Vollbahnen bei den schweizerischen elektrischen Bahnen in der Tat schon durch die bisherige Entwicklung festgelegt ist.

SCHIFFAHRT.

Österreichischer Arbeitsausschuß für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe-Oder-Donau. Unter dem Vorsitze des Hofrates Wenzel Rippl (Prag) fand am 30. November l. J. in Prag eine gemeinsame Beratung des Unterausschusses für die technischen Fragen des Kanalbaues mit Vertretern des Elbe-Oder-Donau-Vereines in Dresden und des Arbeitsausschusses des Odergebietes für den Donau-Oder-Elbe-Kanal statt, die sich mit der Frage, welche Hauptabmessungen den für den Durchgangsverkehr auf den mitteleuropäischen künstlichen Wasserstraßen bestimmten Schiffen festzusetzen wären, eingehend beschäftigt hat.

Hofrat Mager, Baudirektor der Kanalisierungskommission, Hofrat Zimmler, Vorstand der Wasserstraßenbau-Expositur Prag und Oberbaurat Machulka, Vorstand des Wasserbaudepartements der k. k. Statthalterei, erstatteten eingehende Berichte über den gegenwärtigen Stand der Regulierungs- und Kanalisierungsarbeiten des Moldau- und Elbeflusses, während über die nautischen Verhältnisse, Bau und Größe der gebräuchlichsten Warenboote auf den Stromgebieten der Donau, der österreichischen und deutschen Elbe sowie der Oder seitens der Herren Suppan (Wien), Halter (Wien), Lerche (Ruschwitz), Engels (Dresden), Bubendey (Hamburg), Beck (Reichenberg) und Freymark (Breslau) die nötigen Aufklärungen gegeben wurden. Nach eingehender Beratung einigte sich die Versammlung über die oberen Grenzwerte der Hauptabmessungen der für den Durchgangsverkehr der mitteleuropäischen künstlichen Wasserstraßen bestimmten Schiffe. Das Ergebnis wird dem Gemeinsamen deutsch-österreichischen Arbeitsausschusse für eine Elbe-Oder-Donau-Verbindung zur endgültigen Beschlußfassung vorgelegt werden.

Im Anschlusse an diese Beratung wurden einige interessante Baulichkeiten der regulierten Moldau im Weichbilde der Stadt Prag besichtigt.

Hamburgs Stellung zur Elbe—Donau—Verbindung. Die Handelskammer zu Hamburg hatte anfangs Mai d. J eine Versammlung einberufen, in der die Hamburger Kaufmannschaft eine für das Verkehrswesen der Zukunft äußerst wichtige Frage erörtern sollte. Die Versammlung war stark besucht.

Der Vorsitzende, Herr Heye, eröffnete die Versammlung und führte dabei nach einigen Worten über den Krieg folgendes aus:

Wenn die Handelskammer den „Ehrbaren Kaufmann" gebeten hat, sich heute hier zu versammeln, so geschah das aus dem Wunsch heraus, Ihnen, meine Herren, aus dem großen Gebiet schwebender Fragen einen wichtigen Ausschnitt zu zeigen, der Ihr besonderes Interesse finden wird, denn Hamburgs Handel, Industrie und Schiffahrt sind außerordentlich eng mit der Frage günstiger Verbindungen mit dem Hinterland und den Wasserstraßen dorthin verknüpft. Die Handelskammer legt gleichzeitig Wert darauf, Ihnen zu zeigen, daß in der jetzigen Kriegswirtschaft die Bemühungen zugunsten unserer späteren Friedenswirtschaft nicht ruhen dürfen.

Hamburgs Handel und Schiffahrt haben in diesem Kriege unendlich gelitten, darüber brauchen in diesem Kreise keine weiteren Ausführungen gemacht zu werden. Wir müssen unsere Blicke aber darauf lenken, wie diese Schäden geheilt werden und wie Hamburgs Handel und Schiffahrt zu neuer Blüte gehoben werden können.

Dazu gehört vor allem, daß Hamburgs Handel auch im Verkehr mit Übersee so erhalten oder vielmehr wiederhergestellt wird, wie er vor dem Kriege gewesen ist. Hamburg darf auch nicht zu einem bloßen Vermittlerplatz herabgedrückt werden. Es muß seinen Eigenhandel behalten, der seine Stärke war, und durch dessen Entwicklung es dem ganzen Deutschen Reiche gewaltige Dienste geleistet hat. Darum muß Hamburg auch verlangen, daß sich nicht in die Wege seines Handels andere Kreise setzen, die sie erst im Kriege, als der freie Handel ausgeschaltet war, kennen gelernt haben. Wir müssen verlangen, daß die zahllosen Kriegsorganisationen, die den Handel in ihrer Hand vereinigen, mit dem Friedensschluß verschwinden und nach möglichst kurzer Übergangszeit dem freien Handel wie in früheren Zeiten Platz machen.

Wir müssen in Hamburg aber auch Berücksichtigung unserer Stellung im Verkehrswesen fordern, und zwar auf den Land- wie auf den Wasserwegen. Wir wünschen nicht auf Kosten der Allgemeinheit bevorzugt zu werden, wie das mit Antwerpen geschehen war, dessen Verkehrsorganisation vom ganzen Belgien getragen und zu dessen Gunsten die gesamten Eisenbahntarife einem künstlichen Aufbau unterworfen wurden. Wir dürfen aber fordern, daß in bezug auf die Bahnverbindungen Hamburgs unseren berechtigten Bedürfnissen Rechnung getragen wird und daß wir in Hamburg eisenbahntarifarisch nicht schlechter gestellt werden als bisher.

Auch die Erfahrungen des Krieges haben uns erneut gelehrt, daß die Eisenbahnen allein den Verkehr nicht bewältigen können. Der Verkehr braucht die Wasserstraßen, die dank ihrer Massenbeförderung und billigen Frachten weithin reichende Verkehrszubringer sind. Ihre Richtung ist von der Natur in ihren Grundlinien gegeben. Sie sollen durch den Ausbau der Flüsse verbessert und durch Kanäle erweitert werden. So hat jeder Hafen dank seiner geographischen Lage auch ein geographisches Recht auf das seinen Wasserstraßen angehörende oder bisher an eine der großen Verkehrsschlagadern noch nicht angeschlossene, aber zum Anschluß vorausbestimmte Gebiet. Dieses sozusagen geopolitische Recht Hamburgs gilt es zu wahren. Wir sind in Hamburg in diesem unserem Rechte schon jetzt beeinträchtigt dadurch, daß unsere große Verkehrsader, die Elbe, nicht in einem Zustande ist, wie man es verlangen kann und muß. Darüber hinaus müssen wir bestrebt sein, das geographische Gebiet, auf das die Elbe in der Richtung ihres Laufes hinweist und das deshalb geopolitisch zu ihrem Einflußbereich gehört, für uns zu sichern gegenüber dem jetzt so rührigen Bestreben, es zum Rhein und seinen außerdeutschen Häfen zu ziehen.

Darauf erteilte der Präses das Wort dem Syndikus der Handelskammer Dr. Mathies, der im wesentlichen etwa folgendes ausführte:

„Aus der durch den Krieg geborenen Erkenntnis, daß die Wasserstraßen für die glatte Abwicklung des Verkehrs eine ausschlaggebende Bedeutung haben, sind in einer bisher noch nicht dagewesenen Fülle Pläne für die Schaffung neuer Wasserstraßenverbindungen aufgetaucht. Die Hamburger Kaufmannschaft muß deshalb prüfen, was für das Wohl und die Zukunft des Hamburger Handels von Bedeutung ist, und dafür Sorge tragen, daß Hamburg und sein Handel die ihn zukommende Berücksichtigung findet.

Zwei Wasserstraßenpläne berühren Hamburgs Stellung am meisten: Die Fortführung des Mittellandkanales bis zur

Digitized by Google

Elbe und der Bau einer Wasserstraße bis zur Donau. Die militärische Bedeutung des fehlenden Stückes des Mittellandkanals ist während des Krieges klar zutage getreten. Schon deshalb wird er gebaut werden. Von der möglichen nördlicheren oder südlicheren Linienführung liegt der erstere im Interesse Hamburgs. Sie ist 29 *km* kürzer und hat weniger Schleusen, ermöglicht also eine schnellere Schiffahrt. Es kommt aber im Zusammenhang mit dem Mittellandkanal ein von dem Lübecker Oberbaudirektor Rehder bearbeiteter Kanalbauplan, der sogenannte Nordsüdkanal als für Hamburg bedeutungsvoll in Betracht. Dieser führt von der Elbe die Ilmenau aufwärts über Ülzen in der Richtung auf Braunschweig in den Mittellandkanal. Er kürzt den Wasserweg von Hamburg nach Hannover von 439 *km* (über Mittellandkanal-Magdeburg) auf 191 *km* ab und schafft so eine erheblich günstigere Verbindung nach Westfalen und dem Rheinland. Da beim Bau der Südlinie der Nordsüdkanal nicht in diese einmünden könnte, sondern nach Hannover weitergeführt werden müßte, würden erhebliche Mehrkosten bei seinem Bau — ganz abgesehen von den dann entstehenden technischen Schwierigkeiten — erwachsen, die die Aussichten für seinen Bau vermindern würden. Auch aus diesem Grunde hat Hamburg ein lebhaftes Interesse an der Ausführung der Nordlinie des Mittellandkanals. (Schluß folgt.)

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 23. November 1917 in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriege dem Titular-Oberstaatsbahnrate Dr. Johann Ritter v. Prunkul das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens mit der Kriegsdekoration allergnädigst zu verleihen geruht.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Im Dienstbereiche der A. T. E. wurden weiters ausgezeichnet: Durch Verleihung des Ritterkreuzes des Franz-Joseph-Ordens mit der Kriegsdekoration: Oberinspektor Ing. Alexander Mischler. Durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Assistent Otto Gräf, Assistent Adolf Hebeda, Adjunkt Rudolf Nitsch. Durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: Kontrollor Ferdinand Glaser. Durch Verleihung des eisernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Kanzlist Josef Schmidt, Stationsmeisteranwärter Emil Werner. Durch Verleihung des eisernen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: Lokomotivführer-Anwärter Josef Müller, Magazinsgehilfe Karl Seyffarth.

Jubiläum des ungarischen Eisenbahnbeamtenausbildungskurses. Mitte Dezember v. J. wurde die Jubelfeier des dreißigjährigen Bestandes dieser Schule begangen. Der Festlichkeit wohnten unter anderm bei: die Staatssekretäre Dr. Hantos, v. Tolnay, v. Hollán, sowie die Vertreter jener Eisenbahnunternehmungen, die den Ausbildungskurs errichtet und für dessen Bestehen gesorgt haben. Der Direktor des Lehrkurses Ministerialrat v. Barthos eröffnete die Feier, Staatssekretär Hantos, der das Fernbleiben des Handelsministers, Grafen Serényi durch wichtige politische Inanspruchnahme entschuldigte, hielt eine Begrüßungsansprache. Der Staatssekretär hob die Verdienste die sich der Lehrkurs um die Ausbildung der Eisenbahnbeamten erworben hat, äußerst lobend hervor und betonte, daß die Bahnen an den kriegerischen Erfolgen einen ungeheuer großen Anteil haben. In Ungarn gebühre der Eisenbahn doppelte Anerkennung, da der Verkehr auf verhältnismäßig wenigen Schienenwegen mit wenig Ladestellen abgewickelt werden mußte. Daß die ungarischen Eisenbahnen sich im Kriege so glänzend bewährt haben, bleibt ein unvergängliches Verdienst jener, die dreißig Jahre hindurch die Eisenbahnbeamten unterwiesen und ausgebildet und ihnen das Bewußtsein höherer moralischen Pflicht beigebracht haben. Der heutige Tag, führte der Staatssekretär weiter aus, sei nicht nur der Schlußstein einer drei Jahrzehnte zählenden Vergangenheit, sondern auch der Grundstein einer viel größeren künftigen Entwicklung. Sodann teilte der Staatssekretär, im Auftrage des Handelsministers mit, die Regierung habe beschlossen, aus Anlaß des dreißigjährigen Jubiläums im Rahmen des Ausbildungskurses ein Internat zu errichten. Dieses Internat möge an die aus Wunder grenzende, hingebungsvolle und selbstlose Wirksamkeit erinnern, die die ungarischen Eisenbahnen in den schweren Jahren des Krieges entfaltet haben. (Lebhafte Eljenrufe). Staatssekretär v. Tolnay, Direktionspräsident der Staatsbahnen, überbrachte den Gruß der den Ausbildungskurs erhaltenden Eisenbahngesellschaften und betonte die erschwerten Dienstleistungen der Beamten in dieser Zeit. Er wünschte dem Professorenkörper des Kurses Glück und Erfolg zu künftiger Tätigkeit. Schließlich sprach Hofrat Paul Mehely über die dreißigjährige Vergangenheit des Kurses.

Die finanzielle Lage der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Diese bisher ertragreichste Hauptbahn Österreichs dürfte zum ersten Male seit ihrem sechzigjährigen Bestande aller Voraussicht nach keine Dividende verteilen können. Es ist dies darauf zurückzuführen, daß die Betriebsausgaben eine sprunghafte Steigerung erfahren haben, während die Betriebseinnahmen 1917 hinter dem vorangegangenen Jahre zurückgeblieben sind. Das Mehr der Betriebsaufwendungen seit Beginn des Krieges beziffert sich auf nicht weniger als 10 Mill. Kronen, wovon reichlich 3 Mill. auf das laufende Jahr entfallen. Über die Verwendung des am 1. Februar 1917 eingeführten Kriegszuschlages ist eine Entscheidung des Eisenbahnministeriums noch nicht erfolgt. Es handelt sich hiebei um einen Betrag, der bis Ende Oktober K 700.000 ausmacht und auf den die Gesellschaft mit dem Hinweis auf ihre schwierige Lage Anspruch erhebt. Das voraussichtliche Defizit wird mit rund 2 Mill. Kronen veranschlagt und soll aus dem Reservefonds gedeckt werden.

Was die Aussichten anlangt, so erwartet die Gesellschaft vom Jahre 1918 ab aus der mittlerweile beschlossenen Tarifreform eine beträchtliche Erhöhung der Einnahmen. Die Aufklassifikation spielt bei der Gesellschaft eine geringere Rolle, da nahezu 90% des gesamten Güterverkehrs dieser Bahn auf Kohle entfallen, die in die Aufklassifikation nicht einbezogen ist. Umso größere Bedeutung hat aber der Betriebskostenzuschlag, zumal er der Bahn bei den Kohlensendungen zur Elbe, die sich im letzten Jahre auf mehr als 100 000 Wagen beliefen, allein gehört. Bei den anderen Gütern, die 834 000 Wagen ausmachten, wird ihr der halbe Betriebskostenzuschlag von K 8 für den Wagen zufallen. Aus dieser neuen Abgabe allein würde sonach eine Einnahme von über 8 Mill. Kronen entstehen. Dazu kommen noch die Mehreinnahmen aus der Aufklassifikation, aus der Erhöhung der Nebengebühren und aus den neuen Personentarifen, so daß die gesamten Mehreinnahmen auf mindestens 10 Mill. Kronen zu schätzen sind, womit selbst unter Berücksichtigung einer Verkehrsabschwä-

Digitized by Google

chung wieder eine ausreichende Rentabilität in Zukunft gesichert sein wird.

Der Ausfall der Einnahmen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der am Ende des ersten Halbjahres nahezu 1 Mill. Kronen betrug, ist übrigens bereits bis November auf rund K 70.000 herabgedrückt worden. Auf dem Alten Netze wurden im November 524.327 (+ 92.325) Personen und 586.582 *t* (— 14.178 *t*) Güter befördert. Die Einnahmen daraus betrugen K 1,086.919 (+ 49.044 K). Die Gesamteinnahmen in den ersten 11 Monaten ergaben K 11,872.871 (— K 637.764). Auf der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg wurden befördert 284.080 (— 54.616 Personen und 69.009 *t* (+ 6308 *t*) Güter mit einer Einnahme von K 363.609 (+ K 102.925). Die Gesamteinnahmen vom Jänner bis November betrugen auf dieser Strecke K 4.008.363 (+ K 567.730). Die endgültige Abrechnung für August ergab ein Mehr von K 26.176.

Preisausschreiben. Auf Beschluß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen werden hiemit Geldpreise im Gesamtbetrage von Mk, 30.000 zur allgemeinen Bewerbung öffentlich ausgeschrieben, und zwar:

A. für Erfindungen und Verbesserungen, die für das Eisenbahnwesen von erheblichem Nutzen sind und folgende Gegenstände betreffen:

I. die baulichen Einrichtungen und deren Unterhaltung,

II. den Bau und die Unterhaltung der Betriebsmittel,

III. die Signal- und Telegrapheneinrichtungen, Stellwerke, Sicherheitsvorrichtungen und sonstigen mechanischen Einrichtungen,

IV. den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen;

B. für hervorragende schriftstellerische Arbeiten aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

Die Preise werden im Höchstbetrage von M 7500 und im Mindestbetrage von M 1500 verliehen.

Die Bedingungen für den Wettbewerb sind folgende:

1. Nur solche Erfindungen und Verbesserungen, die ihrer Ausführung nach, und nur solche schriftstellerischen Werke, die ihrem Erscheinen nach in die Zeit

vom 1. April 1913 bis 31. März 1919

fallen, werden bei dem Wettbewerbe zugelassen.

2. Jede Erfindung oder Verbesserung muß, bevor sie zum Wettbewerb zugelassen werden kann, auf einer dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahn ausgeführt und der Antrag auf Erteilung eines Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein. Gesuche zur Begutachtung oder Erprobung von Erfindungen oder Verbesserungen sind nicht an die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins, sondern unmittelbar an eine dem Verein angehörende Eisenbahnverwaltung zu richten.

3. Preise werden für Erfindungen und Verbesserungen nur dem Erfinder, nicht aber dem zuerkannt, der die Erfindung oder Verbesserung zum Zwecke der Verwertung erworben hat, und für schriftstellerische Arbeiten nur dem eigentlichen Verfasser, nicht aber dem Herausgeber eines Sammelwerkes.

4. Die Bewerbungen müssen die Erfindung oder Verbesserung durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle usw. so erläutern, daß über die Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit der Erfindungen oder Verbesserungen ein sicheres Urteil gefällt werden kann.

5. Die Zuerkennung eines Preises schließt die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patents durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber um einen der ausgeschriebenen Preise ist jedoch verpflichtet, die aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, die er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht.

6. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.

7. Die schriftstellerischen Werke, für die ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in zwei Druckexemplaren beigefügt sein, die zur Verfügung des Vereins bleiben.

In den Bewerbungen muß der Nachweis erbracht werden, daß die Erfindungen und Verbesserungen ihrer Ausführung nach, die schriftstellerischen Werke ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfaßt.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises, sowie die Entscheidung darüber, an welche Bewerber und in welcher Höhe Preise zu erteilen sind, erfolgt durch den vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingesetzten Preisausschuß.

Die Bewerbungen müssen während des Zeitraumes

vom 1. Oktober 1918 bis 15. April 1919

postfrei an die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin W. 9, Köthenerstraße 28/29, eingereicht werden.

Die Entscheidung über die Preisbewerbungen erfolgt im Laufe des Jahres 192C. Berlin (W. 9, Köthenerstraße 28/29), im November 1917. Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Wirkung der „Ergänzungskarte" im Bahnverkehr Deutschlands. Mit der Einführung der Ergänzungskarte im Schnell- und Eilzugsverkehr ist der Zweck, eine Verkürzung der Schnellzüge zu erreichen und mit der pünktlichen Beförderung der Schnellzüge die Bewältigung des Güterzugverkehrs sicherzustellen, erreicht worden. Die Benutzung der Schnell- und Eilzüge ist zwar keineswegs übermäßig, aber doch auf eine solches Maß zurückgegangen, daß die bedrohlichen Stockungen in der Beförderung des Kriegsgutes und des notwendigsten Heimatbedarfs, die zu Beginn des Herbstverkehrs aufgetreten waren, in den kommenden Monaten voraussichtlich vermieden werden. Es wird daher nicht daran gedacht, die Maßnahme der Fahrpreisverteuerung abzuschwächen, wenn auch vorbehalten bleiben muß, den Anregungen auf Änderung der Ergänzungskarte Folge zu geben. Dagegen konnte die Eisenbahnverwaltung auf die ursprünglich in Aussicht genommene Beschränkung des Reisegepäckgewichts zugunsten des reisenden Publikums verzichten. Mit Rücksicht darauf, daß beim Ein- und Ausladen der Gepäckstücke überwiegend Frauen tätig sind, wird lediglich für das einzelne Gepäckstück das Höchstgewicht auf 50 *kg* festgesetzt werden. Dagegen ist eine Beschränkung in der Gewichtsmenge des gesamten Gewichts des Reisenden nicht in Aussicht genommen. Von der Bestimmung, daß das einzelne Gepäckstück nicht mehr als 50 *kg* wiegen darf, sollen in besonderen Fällen Ausnahmen zulässig sein; insbesondere werden für die Beförderung von Musterkoffern usw. Erleichterungen gewährt werden.

Digitized by Google

BUCHANZEIGEN.

Tagesblock- und Wochenvormerk-Kalender. Wie in den früheren Kriegsjahren erscheinen auch heuer zugunsten der offiziellen Kriegsfürsorge (Rotes Kreuz, Kriegsfürsorgeamt, Kriegshilfsbüro und k. k. österreichischer Militär-Witwen- und Waisenfond) für den Amts-, Kontor- und Privatgebrauch geeignete Tagesblock- und Wochenvormerk-Kalender für das Jahr 1918 in vier Ausgaben in deutscher Sprache, welche eine jedermann willkommene Weihnachts- und Neujahrsgabe bilden. Der Preis beträgt einschließlich Zusendung für jeden der vier Kalender K 3·50. Bestellungen sind an die „Vertriebsstelle der offiziellen Kalender 1918". Wien, VI. Gumpendorferstraße 87, zu richten.

Die Kalender sind außer in vielen Papierhandlungen auch in der Verschleißstelle des Kriegshilfsbüro, I. Trattnerhof, erhältlich.

KLUBNACHRICHTEN.

Klubversammlung am 11. Dezember 1917.

Der Präsident Exzellenz Dr. Ritter v. Wittek machte nach Begrüßung der besonders gut besuchten Versammlung nachstehende geschäftliche Mitteilungen:

Vorkommnisse der letzten Zeit geben Veranlassung, die Klubmitglieder zu ersuchen, Überkleider in der Garderobe abzugeben. Von den überhandnehmenden Eingriffen der Wohnungseinschleicher sind auch wir nicht verschont geblieben, und es ist daher namentlich bei Vorträgen und sonstigen Veranstaltungen, bei welchen infolge regen Verkehres an unserer Garderobe eine Beaufsichtigung der Vorräume erschwert ist, nicht ratsam, Überkleider in dem Vorzimmer abzulegen.

Unsere nächsten Vorträge finden statt:

Am 18. Dezember l. J. Herr Schriftsteller Dr. Siegmund Schilder über „Rumänien und die Mittelmächte".

Am 8. Jänner 1918 Herr Zentralinspektor, Professor Othmar v. Leixner über die „Architektur des oberdeutschen Bauernhauses" mit Lichtbildern.

Am 15. Jänner 1918 Herr Departementvorstand Erwin Edler v. Paska über „Die wirtschaftliche Zukunft unserer Adriaküste" (mit Lichtbildern).

Donnerstag den 13. Dezember findet die letzte Zusammenkunft unserer Damen vor den Weihnachtsfeiertagen statt. Der nächste Damenabend wird Donnerstag den 27. Dezember — als Sylvesterfeier — abgehalten.

Heute haben wir das Vergnügen, einen Vortrag des Herrn Universitätsprofessors Dr. Eugen Oberhummer zu hören, welcher über das Thema „Montenegro im Weltkriege" sprechen und seinen Vortrag mit Lichtbildern erläutern wird.

Ich lade Herrn Professor Dr. Oberhummer ein, mit seinem Vortrage, dem wir mit gespanntem Interesse entgegensehen, zu beginnen."

Beifällig begrüßt, begann der Vortragende, der anläßlich einer im Sommer 1917 unternommenen dienstlichen Reise reichlich Gelegenheit hatte, vorzügliche Eindrücke in Montenegro und Albanien zu sammeln, mit der Schilderung der Verhältnisse in diesen beiden Ländern, wie solche seit der Zeit bestehen als die österreichische Verwaltung dort einsetzte. Sehr bald zeigten sich auf vielen Gebieten die vorteilhaften Wirkungen unseres Regimes: Die Vorsorgen in der Nahrungsmittelfrage, die Einführung eines mustergültigen Sicherheitsdienstes, die amtliche Kreiseinteilung, Zählung der Bevölkerung, Aufnahme des Viehbestandes, der Bau von Straßen und die Verbesserung der sonstigen Verkehrseinrichtungen, zum Beispiel die über den 1760 m hohen Lovcen für die Beförderung von Lasten angelegte Drahtseilbahn, die vom Meere ausgehend bis Cettinje führt, sowie sonstige Verfügungen legen Zeugnis ab von der weitausblickenden und wohlbedachten Art, mit der österreichischer Geist und österreichische Kultur in Montenegro einzogen.

Besondere Aufmerksamkeit, sagte der Vortragende, wurde der Regelung der Geldverhältnisse gewidmet, so daß heute unser Geld im offiziellen Kurs steht, wenn auch hier angeführt werden muß, daß Papier nicht gerne genommen wird und man bei Reisen nach Montenegro sich vorsichtshalber mit Nickel- und Silbermünzen versehen soll; Goldmünzen findet man als Zahlungsmittel nicht selten.

Nach diesen einleitenden Mitteilungen führte uns Herr Dr. Oberhummer eine große Reihe recht interessanter, von der Bildstelle des Kriegspressequartiers liebenswürdig zur Verfügung gestellter Lichtbilder vor und gab uns Gelegenheit, alle jene Orte kennen zu lernen, die der Vortragende auf seiner interessanten Tour berührte. Unter andern nennen wir Sarajevo, Cetinje, Rjeka, dann den durch seinen außerordentlichen Fischreichtum sich kennzeichnenden Skutarisee; hier hörten wir mit Stolz, daß Dank der Fürsorge der österreichischen Verwaltung an Ort und Stelle Eisfabriken gegründet, Trocken- und Kühlräume angelegt wurden, so daß die Fischzucht mehr wie ehedem, eine Haupteinnahmequelle der dortigen Einwohner bildet. Wir gelangen weiter in die alte Mohamedanerstadt Podgoritza, Niksić und Virpazar, dem Ausgangspunkte der Bahn nach Antivari, sahen Skutari, Antivari, Dulcigno, die Hafenstadt San Giovani di Medua und schließlich Alessio.

Herr Professor Dr. Oberhummer schloß seinen Vortrag mit den Worten, daß der Besuch des heutigen Montenegro zweifellos den Eindruck erweckt, daß Dank der österreichischen Verwaltung nicht nur die traurigen Spuren des Krieges bestmöglichst behoben wurden, sondern auch Einrichtungen und Verbesserungen von bleibendem Werte in vorbildlicher Weise getroffen wurden und wir in vieler Beziehung ein Recht darauf haben, dieses Land, wenn schon nicht geographisch, so doch wirtschaftlich in unsere Interessensphäre einzubeziehen.

Reicher Beifall wurde dem Vortragenden nach Schluß seiner Ausführungen gespendet. Exzellenz Dr. v. Wittek ergriff sodann das Wort und schloß die Versammlung mit folgenden Ausführungen: „Ich glaube im Sinne der geehrten Versammlung zu sprechen, wenn ich Herrn Professor Dr. Oberhummer für den hochinteressanten aktuellen Vortrag, der uns viel Anregung, Belehrung und Erweiterung unserer Kenntnisse brachte und welchem wir mit größtem Interesse und ausgezeichneter Befriedigung folgten, herzlich danke".

* * *

Teenachmittag, Donnerstag den 6. Dezember 1917.

Vor Beginn der künstlerischen Darbietungen machte Herr Oberstaatsbahnrat Dr. Hauler den versammelten Gästen die Mitteilung, daß der Teenachmittag den 20. d. M. entfällt, sowie daß Frl. Irma v. Wittek dem Teenachmittag am 27. d. M. durch ein besonderes Arangement die Bedeutung einer kleinen Sylvesterfeier geben wird. Sodann lud Herr Dr. Hauler die versammelten Damen ein, etwa beabsichtigte Weihnachtsgeschenke für die Soldaten im Felde in den nächsten Tagen im Klubsekretariate gütigst abgeben zu wollen.

Das künstlerische Programm für den Teenachmittag am 6. Dezember l. J. lag in der bestbewährten Obhut unseres Klubmitgliedes Frau Staatsbahnrat Dr. Leipen und schon der Besuch der Veranstaltung zeigte nicht nur die unseren Klubinteressen zugute kommende Rührigkeit und Werbekraft der Arangeurin diesseits und jenseits des Vortragspodiums sondern auch, daß die Zahl unserer lieben Gäste, welche den von Frau Dr. Leipen geleiteten Teenachmittagen stets erfüllte Hoffnungen auf ganz besondere Kunstdarbietungen entgegenbringen, immer größer wird. Der Name jedes einzelnen Künstlers angeführt, genügt, um damit schon dessen vollen, dankbar quittierten Erfolg bei unseren Gästen ausgesprochen zu haben.

Es ist daher überflüssig, zu sagen, wie sehr die bekannte Pianistin Frl. Tauszky die Zuhörer entzückte, daß das Mitglied des Hofoperntheaters Frl. Melitta Heim mit ihren Liedern von Josef Strauß und solchen aus Opern von Verdi und Donizetti allseits stürmischen Beifall hervorrief, ebenso können wir hinsichtlich des Flötisten Ary van Leuwen, Professor und Mitglied des Hofopernorchesters nur das Bedauern aussprechen, daß wir außer der mit wunderschönem Kolorit gespielten „Ungarischen Fantasie" von Doppler, trotz minutenlangem, sich wiederholendem Beifall leider nichts mehr zu hören bekamen.

Frl. Hilda Kosani las aus ihrem Heftchen selbstverfaßter Dichtungen die mit ungezwungener Heiterkeit und gesundem Humor reichlich ausgestattete Erzählung „Die Tante ist in Wien" vor; das bald eroberte Publikum dankte der Vortragsmeisterin und Dichterin herzlich. Herr Wolfgang Springer, ein junger aufstrebender Sänger mit allen Vorbedingungen für eine erfolgversprechende künstlerische Laufbahn hinsichtlich Stimmittel, deren Anwendung und die Art des Vortrages sang einige Schubert-Lieder und gewann sehr bald die Gunst der dankbaren Zuhörer.

Wir wollen nicht vergessen, daß Herr Konzertmeister Moser ein oft und gerne gesehener Künstler in unserer Mitte, die Klavierbegleitung für diesen Nachmittag liebenswürdigst übernommen hatte und hierin sich mit Frl. Löwenthal (Klavierpart für Herrn Springer) besondere Verdienste erwarb.

Insp. Taussig, Schriftführer.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 2. Wien, den 15. Jänner 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Die finanziellen Ergebnisse der österreichischen Staatsbahnen im Kriege. Von Sektionsrat Dr. Otto de Martin. — Die Vereinheitlichung der deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahntarife. Von Alois Seifert. — Schiffahrt: Hamburgs Stellung zur Elbe-Donau-Verbindung. — Verschiedenes: Errichtung eines österreichischen Verkehrsbureau zur Förderung des Fremdenverkehres. Heranziehung der Straßenbahnen für den Güterverkehr in Deutschland. Länge der österreichischen Eisenbahnen zu Ende 1915, Vergleich der Bahnlängen am Schlusse der Jahre 1915 und 1914. Buchanzeigen: Die Kinderzulagen- und Witwenrentenversicherung für Staatsbeamte. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Klubversammlungen.

a) Vorträge.

15. Jänner 1918: Departementvorstand Erwin Edler v. Paska: „Die wirtschaftliche Zukunft unserer Adriaküste".

22. Jänner 1918. Professor Dr. Rudolf Kobatsch: „Kriegskosten und ihre Deckung".

29. Jänner 1918: Inspektor Theodor Kövesdy: „Vermögensabgabe".

5. Februar 1918: Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen: „Reisen im Kriege".

12. Februar 1918: k. k. Oberrechnungsführer Franz Walden: „Lichtbildervortrag über Semmering, Schneeberg, Rax, Wechsel".

Beginn der Klubversammlungen ½7 Uhr abends.
Der Vortragsaal kann nur mäßig beheizt werden.

b) Damen-Abende zu Gunsten der Kriegsfürsorge.

Jeden Donnerstag. um 5 Uhr Nachmittag.

* * *

Zur Nachricht.

Die geehrten Klubmitglieder werden höflichst ersucht, allfällige Rang-, Titel- und Wohnungsänderungen dem Klubsekretariate schriftlich zur Kenntnis zu bringen.

Wegen vorgekommener Diebstähle von Kleidungsstücken wird dringendst ersucht, alle Überkleider in der Garderobe abgeben zu wollen. Hiebei wird aufmerksam gemacht, daß die Garderobe den Klubmitgliedern unentgeltlich zur Verfügung steht.

Die finanziellen Ergebnisse der österreichischen Staatsbahnen im Kriege.

Von Sektionsrat Dr. Otto de Martin.

Durch die vor ungefähr einem Jahrzehnt eingeleitete und in rascher Folge durchgeführte Verstaatlichung einer Reihe von großen, verkehrs- und wirtschaftspolitisch wichtigen Privatbahnen sind die österreichischen Staatsbahnen, in deren Betrieb sich nunmehr über 19.000 *km*, das sind rund 83% der gesamten dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen Österreichs befinden, zu einem mächtigen Pfeiler der Staatswirtschaft geworden, dessen Entwicklung besonders auch in finanzieller Beziehung von der Öffentlichkeit und insbesonders von allen jenen, die sich berufsmäßig oder aus persönlichem Interesse eingehender mit den Erscheinungen auf wirtschaftlichem Gebiete beschäftigen, mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgt wird. Der Haushaltsplan des Eisenbahnministeriums, dessen Inhalt zum weitaus überwiegenden Teile von den Ausgaben und Einnahmen der Staatsbahnen beherrscht wird, nimmt nach den Ansätzen des letzten Friedensvoranschlages, das ist des Staatsvoranschlages für das Verwaltungsjahr 1914/15 mit einem Erfordernis von 855·8 Mill. Kronen und Einnahmen von 910·1 Mill. Kronen im gesamten Staatshaushalte Österreichs die zweite Stelle unmittelbar nach dem Finanzministerium ein und rund ein Viertel der gesamten Staatsausgaben und Staatseinnahmen für sich in Anspruch.

Die finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes waren schon vor dem gegenwärtigen Kriege insoferne keine ausreichend befriedigenden, als die Staatsbahnen bisher noch niemals in der Lage waren, in ihren jährlichen Betriebsüberschüssen die volle Bedeckung für den Aufwand zu finden, den die Verzinsung und Tilgung des in den Staatsbahnen angelegten, nach den letzten amtlichen Feststellungen mit rund 6 Milliarden Kronen zu bewertenden Kapitals erfordert. In dieser Richtung ergaben sich vielmehr Jahr für Jahr Fehlbeträge in wechselnder, von der jeweiligen Höhe der erzielten Betriebsüberschüsse einerseits und des Verzinsungs- und Tilgungserfordernisses andererseits abhängiger Höhe, für die die sonstigen Staatseinnahmen aufkommen mußten. Die Gründe dieses unzulänglichen Ertrages der Staatsbahnen sind hauptsächlich einerseits in den hohen Anlagekosten verschiedener Staatsbahnlinien, insbesonders der unter großen techni-

Digitized by Google

schen Schwierigkeiten und mit einem diesen entsprechenden hohen Baukostenaufwande hergestellten Gebirgsbahnen zu suchen, die die Verzinsungslast für das Anlagekapital unverhältnismäßig erhöhen. Andererseits belasten aber auch die in den schwierigen Richtungs- und Neigungsverhältnissen begründeten außergewöhnlich hohen Betriebskosten der letztgenannten Bahnen schwer die Betriebsausgaben des Gesamtnetzes, ohne daß diese Mehrbelastung durch ausreichend hohe Einnahmen dieser Bahnen wettgemacht würde. Bei Berücksichtigung dieser einmal gegebenen, die Erzielung eines ausreichenden Ertrages von vorneherein erschwerenden Umstände kann die Gestaltung der Betriebsergebnisse der Staatsbahnen bis zum Jahre 1907, in welcher Zeit diese Ergebnisse deutlich die Richtung einer fortschreitenden Besserung erkennen lassen, immerhin als nicht ungünstig bezeichnet werden. Im Jahre 1908, hauptsächlich aber 1909 trat sodann, wohl unter dem Einflusse der in den vorausgegangenen Jahren in rascher Aufeinanderfolge durchgeführten kostspieligen personalfreundlichen Maßnahmen und der namhaften beim Übergange der verstaatlichten Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Staatsbetrieb notwendig gewordenen Aufwendungen ein empfindlicher Rückschlag ein, der sich in dem Sinken des Betriebsüberschusses von 115 Mill. Kronen im Jahre 1907 auf 69 Mill. Kronen im Jahre 1909, der Anlagekapitalsverzinsung von 3% auf 1·65% und in Verbindung damit in einer Erhöhung des aus den allgemeinen Staatseinnahmen zu leistenden Staatszuschusses von 55·5 auf 115 Mill. Kronen ausdrückte. In den folgenden Jahren haben indes die finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen dank dem zielbewußten energischen Eingreifen der Verwaltung, die einerseits durch die in den Jahren 1910 und 1912 durchgeführten Tarifänderungen eine Annäherung der Beförderungspreise an die bedeutend gestiegenen Betriebskosten, andererseits durch die Einleitung einer Reihe von betriebswirtschaftlichen Maßnahmen eine Herabminderung der Betriebskosten herbeizuführen suchte, sogleich wieder eine rasch aufsteigende Entwicklung genommen und bereits im Jahre 1912 mit einem Betriebsüberschusse von 202 Mill. Kronen, einer Anlagekapitalverzinsung von 3·53% und einem Staatszuschusse von nur 45·5 Mill. Kronen einen seit dem Bestande der Staatsbahnen noch nicht erzielten Höhepunkt erreicht, wobei gerade das Betriebsergebnis dieses Jahres zufällig noch ungünstig beeinflußt war durch die den Betrieb erheblich belastenden Kosten einer in außergewöhnlich großem Umfange durchgeführten Ersatzbeschaffung von Güterwagen. Wenn auch im nächsten Jahre infolge des ungünstigen Einflusses, den der durch die gespannte äußere Lage verursachte Tiefstand der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse auf die Gestaltung der Einnahmen der Staatsbahnen ausübte, ein unbedeutender Rückgang des Erträgnisses der Staatsbahnen auf 196 Mill. Kronen Betriebsüberschuß, 3·36% Anlagekapitalverzinsung und 51 Mill. Kronen Staatszuschuß eintrat, so berechtigte dennoch die Richtung, den die Entwicklung der Betriebsergebnisse nunmehr eingenommen hatte, zu einer durchaus zuversichtlichen Beurteilung der weiteren Ertragsfähigkeit der Staatsbahnen, zumal für die nächsten Jahre erst eine fühlbare Wirkung der von der Verwaltung teils bereits eingeleiteten teils weiterhin in Aussicht genommenen betriebskostensparenden Maßnahmen zu erwarten war.

In die hiernach auf gutem Wege befindliche finanzielle Entwicklung der Staatsbahnen hat der Ausbruch des Weltkrieges mit rauher, zerstörender Hand eingegriffen. So glänzend und bewundernswert die Leistungen der Eisenbahnen in diesem Kriege sind, den ein hervorragender Heerführer mit Recht einen Eisenbahnkrieg genannt hat, so sehr sie sich auch rühmen dürfen, zu den immer wieder erneuerten beispiellosen militärischen Erfolgen in hohem Maße beigetragen zu haben, so schwer sind andererseits die Wunden, die ihnen und besonders ihren Finanzen der Krieg geschlagen hat.

Bereits im ersten Kriegsjahre, das zeitlich nahezu genau mit dem staatlichen Verwaltungsjahre 1914/15 zusammenfällt, ist ein sprunghafter Rückgang des Erträgnisses der Staatsbahnen wahrzunehmen. Der Betriebsüberschuß sinkt auf 51 Mill. Kronen, die Kapitalverzinsung auf 0·87% und der Staatszuschuß schnellt auf 195 Mill. Kronen empor. Mit diesen Ergebnissen bleibt mithin das Erträgnis der Staatsbahnen bereits erheblich gegenüber dem bis dahin ungünstigsten des Jahres 1909 zurück. Bestimmend für diesen bedeutenden Rückgang war hauptsächlich der empfindliche Einnahmeausfall von 172 Mill. Kronen, den die im Zuge der militärischen Ereignisse auf dem nordöstlichen Kriegsschauplatze notwendig gewordene Räumung des überwiegenden Teiles der Linien in Galizien und der Bukowina und außerdem die zur Freihaltung der Bahn für den Militärverkehr verfügte weitgehende Einschränkung des Zivilverkehres verursachten und für den die wenngleich außerordentlich starken, jedoch zu den niedrigen, die Betriebsselbstkosten bei weitem nicht deckenden Militärtarifen abgefertigten Militärtransporte keinen ausreichenden Ersatz bieten konnten. Wohl ist im Zusammenhange mit der Außerbetriebsetzung der galizischen und Bukowinaer Linien auch eine Verminderung der Betriebsausgaben eingetreten, jedoch vermochte diese, durch anderweitige, in den Erfordernissen des Kriegsverkehres bedingte namhafte Mehrausgaben auf den Betrag von 27 Mill. Kronen herabgedrückt, mit dem Einnahmenausfall weitaus nicht gleichen Schritt zu halten. Immerhin kann der ungünstige Einfluß des Krieges auf die Ausgabenwirtschaft, wenn diese auch durch die beträchtlichen Aufwendungen für verschiedene zur Abwicklung der Militärtransporte notwendige Vorkehrungen und insbesonders durch die Ausgaben an Nebengebühren für die zur Dienstleistung im Etappenraume verwendeten Bediensteten stark belastet war, im ersten Kriegsjahre im Vergleiche zu den Folgejahren noch als ein maßvoller bezeichnet werden. Einerseits konnte nämlich der notwendige Ersatz für die in sehr bedeutender Anzahl unter die Fahnen gerufenen und die zur Verstärkung des Personals im Etappenraume entsendeten Bediensteten zunächst noch aus dem verfügbaren Personalstande und zum Teile auch durch entsprechende Verwertung eines Teiles der aus den östlichen Linienbereichen evakuierten Bediensteten gewonnen werden. Andererseits hatten auch die allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse im Vergleiche zu den Erscheinungen in den Folgejahren vorerst noch keine sehr einschneidende Veränderung erfahren, so daß die Durchführung von Hilfsmaßnahmen für das Personal vorerst noch in verhältnismäßig engeren Grenzen gehalten werden durfte.

Bei den sachlichen Ausgaben endlich fiel der Umstand zugunsten der Staatsbahnen in die Wagschale, daß sie hinsichtlich der meisten Betriebsstoffe noch durch aus der Friedenszeit herrührende Lieferungsschlüsse gedeckt waren und daher von der Wirkung der überdies zunächst noch maßvollen Preissteigerungen im allgemeinen noch verschont blieben. Für aus diesem Grunde dennoch auftretende Mehrausgaben, wie auch für die Kosten des erhöhten Materialverbrauches des Militärverkehres konnte schließlich in den Ersparnissen infolge der verfügten Zurückstellung aller aufschiebbaren Bau- und Instandhaltungsarbeiten und Nachschaffungen immerhin im allgemeinen noch Deckung gefunden werden.

Ein wesentlich anderes Bild zeigt das zweite Kriegsjahr 1915/16. Sein Ergebnis ist gekennzeichnet durch eine sehr günstige Entwicklung der Betriebseinnahmen, die den Betrag von 978 Mill. Kronen erreichen und damit nicht nur jene des Vorjahres um 263 Mill. Kronen, sondern selbst jene des letzten Friedensjahres 1913 um 91 Mill. Kronen übersteigen. Einerseits brachte die im Zusammenhange mit der weiten Vorschiebung

Digitized by Google

der nordöstlichen Kampflinie und dem Hinzutritt des südwestlichen Kriegsschauplatzes eingetretene bedeutende Ausdehnung der militärischen Operationen eine außerordentliche Zunahme des Militärverkehres mit sich, andererseits erfuhr aber auch der Zivilverkehr sowohl im Personenverkehre als auch im Frachtenverkehre, dem die angesichts der Absperrung der auswärtigen Zufuhren notwendige äußerste Anspannung der inländischen produktiven Kräfte zur eigenen Versorgung des heimischen Bedarfs vermehrte Transporte zuführte, eine beträchtliche Steigerung. Das hiernach sehr günstige Bild, das die Einnahmengestaltung aufweist, wird jedoch in hohem Maße getrübt durch die gleichzeitig in Erscheinung getretene sprunghafte Steigerung der Betriebsausgaben, die mit 896 Mill. Kronen jene des Vorjahres um 232 Mill. Kronen und die des Jahres 1913 um 205 Mill. Kronen überschreiten. Die weitgehende Schwächung der Personalstände, die infolge der nach den wiederholten Musterungen durchgeführten weiteren militärischen Einberufungen und der durch die Ausdehnung der militärischen Operationen bedingten vermehrten Personalabgaben an den Etappenraum und zum Betriebe der in den besetzten Gebieten eingerichteten Heeresbahnen eintrat, wie auch die namhafte Zunahme der Geschäfte infolge der bedeutenden Steigerung des Verkehrs und des Zuwachses verschiedener während und infolge des Krieges der Staatsbahnverwaltung zugefallener neuer Aufgaben machte die Aufnahme von Ersatzkräften in größerem Umfange und zu gegenüber der Friedenszeit wesentlich erhöhten Löhnen notwendig. Neben den für die Bezahlung dieser Hilfskräfte erforderlichen Lohnmehrausgaben ergaben sich überdies infolge der Steigerung des Verkehrs und der Erhöhung der Anzahl der auswärts verwendeten Bediensteten sehr bedeutende Mehrerfordernisse an Personalnebengebühren. Endlich mußten mit Rücksicht auf die nunmehr mit zunehmend fühlbarer Schärfe und in raschem Zeitmaß einsetzende Verteuerung aller Lebensbedürfnisse in weit ausgedehnterem Umfange entsprechende Hilfsmaßnahmen zur Milderung der wirtschaftlichen Notlage der Bediensteten getroffen werden. Gleichzeitig ist infolge gesteigerten Verkehres und des hiedurch bedingten Materialmehrverbrauches und infolge der Schwierigkeit und bedeutenden Verteuerung der Materialbeschaffung eine namhafte Steigerung aller sachlichen Betriebsausgaben zu verzeichnen. Dazu kommt noch, daß im Jahre 1915/16 auch bereits die ersten großen Zahlungen für die bald nach Kriegsausbruch im großen Umfange eingeleiteten Nachschaffungen von Fahrbetriebsmitteln fällig wurden, durch welche die Betriebsrechnung gegenüber dem Vorjahre eine bedeutende Mehrbelastung erfuhr. Dennoch fanden diese sehr beträchtlichen Mehrausgaben nicht nur in den erzielten Mehreinnahmen volle Deckung, vielmehr erübrigte von letzteren noch ein Mehrbetrag von rund 30 Mill. Kronen, der eine Erhöhung des Betriebsüberschusses auf 82 Mill. Kronen, der Kapitalverzinsung auf 1·36% und eine Verminderung des Staatszuschusses auf 154 Mill. Kronen ermöglichte.

Diese teilweise Erholung der finanziellen Ergebnisse im Jahre 1915/16 wird jedoch im folgenden Jahre 1916/17 durch eine scharf rückgängige Entwicklung dieser Ergebnisse abgelöst. Wohl haben auch in diesem Jahre, allerdings vorwiegend unter dem Einflusse der mit 1. Februar 1917 durchgeführten Tariferhöhungen, die Betriebseinnahmen eine weitere Steigerung um 75 Mill. Kronen erfahren. Gleichzeitig haben aber alle jene Umstände, die im Jahre 1915/16 eine so bedeutende Zunahme der Betriebsausgaben hervorgerufen haben, einerseits im Zusammenhange mit der Erweiterung des Kriegsschauplatzes durch den Hinzutritt des Krieges mit Rumänien, hauptsächlich aber durch die fortgesetzt wachsende Preissteigerung aller Gegenstände des täglichen Lebens- und Betriebsbedarfes eine außerordentliche Verschärfung erfahren, deren Wirkung sich in einer weiteren Erhöhung der Betriebsausgaben um 148 Mill. Kronen ausdrückt. Da ein Betriebsüberschuß nur mehr in dem ganz geringfügigen Betrage von 8 Mill. Kronen erübrigt, muß nahezu der volle Aufwand für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals durch den auf 254 Mill. Kronen erhöhten Staatszuschuß gedeckt werden.

Eine noch viel weitergehende Verschlimmerung der finanziellen Lage der Staatsbahnen ist für das laufende Jahr 1917/18 zu erwarten. Nach den Ansätzen des gegenwärtig der parlamentarischen Verhandlung vorliegenden Entwurfes des Staatsvoranschlages für das Verwaltungsjahr 1917/18 wird gegenüber einer Zunahme der Betriebseinnahmen auf 1081 Mill. Kronen eine Steigerung der Betriebsausgaben auf 1184 Mill. Kronen und demgemäß bereits ein Betriebsabgang von 103 Mill. Kronen und eine Erhöhung des Staatszuschusses auf 370 Mill. Kronen angenommen. Im Vergleiche mit den Betriebsausgaben des letzten vollen Friedensjahres 1913 zeigen die vorläufig mit 645 Mill. Kronen veranschlagten Personalausgaben eine Steigerung um nicht weniger als 302 Mill. Kronen, die unmittelbaren sachlichen Betriebserfordernisse eine solche von 52 Mill. Kronen und endlich die übrigen in der Betriebsrechnung zu berücksichtigenden Ausgaben wie die Anteile des Betriebes an den zentral verwalteten Ausgaben und an den Ausgaben für die baulichen Herstellungen und für Fahrparknachschaffungen eine solche von 140 Mill. Kronen. Die große Steigerung der persönlichen Ausgaben wird ohneweiters verständlich, wenn in Betracht gezogen wird, daß die Ausgaben für Diäten und Zehrgelder und für die den Lokomotiv- und Zugmannschaften zukommenden Fahrgebühren, bei welchen Ausgaben sich vornehmlich der Mehrbedarf infolge des starken Militärverkehres und insbesonders der auswärtigen Verwendung einer großen Anzahl von Bediensteten geltend macht, von 7·4 Mill. Kronen, bezw. 23·3 Mill. Kronen im Jahre 1913, auf 29, bezw. 47·2 Mill. Kronen im Voranschlage 1917/18 gestiegen sind und daß weiters der Aufwand für die zu gunsten der Bediensteten durchgeführten Hilfsmaßnahmen, die zum Teile einmalige Geldaushilfen, zum Teile fortlaufende Teuerungszuwendungen und außerdem verschiedene dauernde Bezugsaufbesserungen umfassen, von 6 Mill. Kronen im Jahre 1914/15 auf 36 Mill. Kronen im Jahre 1915/16, 108 Mill. Kronen im Jahre 1916/17 und 212 Mill. Kronen im Voranschlag 1917/18 sich erhöht hat. Hiebei sind in diesen Beträgen nicht inbegriffen die Ausgaben für Aushilfen an Bedienstete des Ruhestandes und Hinterbliebene von Bediensteten, die im Jahre 1915/16 vorerst nur 3 Mill. Kronen, in den Jahren 1916/17 und 1917/18 aber bereits die stattlichen Beträge von 16 bezw. 24 Mill. Kronen erfordern, und weiters die sehr beträchtlichen Aufwendungen, die die Staatsbahnverwaltung zur teilweisen Milderung der wachsenden Schwierigkeiten in der Befriedigung der notwendigsten Lebensbedürfnisse der Bediensteten auf dem Gebiete der Ernährungs- und Bekleidungsfürsorge auf sich genommen hat. Für die Erhöhung der sachlichen Betriebserfordernisse aber sind kennzeichnend das Ausmaß der bei sämtlichen Bau- und Betriebsstoffen eingetretenen Preissteigerung, die beispielsweise bei Schienen und Schienenbefestigungsmitteln 100%, bei Schwellen 189%, bei Zement 290%, Schotter 218%, Ziegeln 224%, Glas 455%, Vulkanöl 360%, Siederohren 190%, Schnelldrehstahl 500%, Lagermetallen bis 670%, Wolle 300% usw. beträgt. Besonders wichtig ist die Steigerung der Ausgaben für Lokomotivbrennstoffe, insbesonders Kohle, die von 52 Mill. Kronen im Jahre 1913 auf 89 Mill. Kronen im Voranschlage 1917/18 emporgeschnellt sind, in welcher Erhöhung sich teils die 120%ige Preissteigerung der Kohle, teils der in der Eigenart des Militärverkehres begründete Mehrverbrauch infolge der höheren Belastung der Züge, der langen Stehzeiten der Militärzüge und der langen Bereitschaftszeiten der Lokomotiven ausdrückt.

(Schluß folgt.)

Digitized by Google

Die Vereinheitlichung der deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahntarife.

Von Alois Seifert.

Über Veranlassung der verehrlichen Schriftleitung der „Ö. E. Z." hatte Herr Dr. Emil Riesenfeld die Güte, in dem Leitaufsatz des Heftes 23 vom 1. Dezember 1917 dieser Zeitschrift meine im vorigen Frühjahr unter obigem Titel in Carl Heymanns (nicht Hegmanns) Verlag in Berlin erschienenen Schrift in den Bereich seiner Betrachtungen zu ziehen und mich durch freundliche Beurteilung und Empfehlung des Werkchens zu aufrichtigem Danke zu verpflichten. Ich kann in der Tat mit großem Vergnügen feststellen, daß die Ausführungen des Herrn Dr. Riesenfeld über die Gesichtspunkte, von denen aus dieser Gegenstand zu behandeln war, sehr gut mit dem Plane übereinstimmen, den ich mir für meine Arbeit vorgesetzt hatte.

Über die Einbeziehung der Tarife Teil I *A*, nämlich des österreichischen und ungarischen Betriebsreglements und der deutschen Verkehrsordnung in meine Auseinandersetzungen dürften mir einige Worte gestattet sein. Die Verschiedenheiten, die sich in den Bestimmungen der Tarife Teil I *A* vorfinden, sind durchaus nicht gar so wenige und keinesfalls so unbedeutende, daß die vielfach betonte Rechtseinheit nicht erheblich beeinträchtigt wäre, zumal auch die Vorschriften, wo sie im Haupttext gleichlautend sind, durch verschieden gefaßte Ausführungsbestimmungen auf auseinandergehende Wege geleitet werden. Ich glaubte daher, hierüber nicht stillschweigend hinweggehen zu dürfen. Daß meine Vorschläge sehr oft auf die Übernahme der einschlägigen deutschen Vorschriften hinauslaufen, kann ich nicht bestreiten, und muß wohl auch darauf gefaßt sein, daß man sich mit manchem dieser Vorschläge nicht gerne wird befreunden wollen. Dem gegenüber kann ich nur mit bestem Gewissen aussprechen, daß mir nichts ferner lag, als etwa die deutschen Vorschriften a priori zu bevorzugen und hienach die Begründung für deren Annahme zu „konstruieren"; ich habe vielmehr meine Vorschläge in jedem einzelnen Falle nach genauer, unbefangener Prüfung und sorgfältiger Abwägung der zu berücksichtigenden Verhältnisse vorgebracht, und wo ich die deutschen Bestimmungen empfahl, war dies der Ausdruck der von mir gewonnenen Überzeugung, daß sie wirklich die besseren und zweckentsprechenderen sind.

Dies gilt beispielsweise auch hinsichtlich des vom Herrn Dr. Riesenfeld herausgegriffenen Vorschlages über die Annahme der deutschen Bestimmungen betreffend das Recht, den Beförderungsweg vorzuschreiben. Nach meiner Meinung dürften die gegen diesen Vorschlag geäußerten Bedenken größtenteils durch die in meiner Schrift enthaltenen Ausführungen widerlegt sein; diese kann ich aber hier in wenigen Zeilen nicht zum Ausdruck bringen, da sie gegen 10 Druckseiten in Anspruch genommen haben. Übrigens möchte ich glauben, daß man, um diese Bedenken für berechtigt zu halten, auch für künftighin den richtigen Zustand darin erblicken müßte, daß die Verfrächter nicht nur im Tarifwesen, sondern auch im Abfertigungsdienst, ja sogar in den Verhältnissen des Zugverkehres besser Bescheid wissen sollten, als die Bahnorgane, und daß das Refaktieunwesen in seinem alten Umfange mit der alten Verwirrung auch nach dem Kriege wieder aufleben sollte — Dinge, zu deren Beseitigung die oft angekündigte Reform des Eisenbahnwesens doch wohl endlich einsetzen wird. Sollten wirklich durch ganz ungewöhnliche Verhältnisse in bestimmten Fällen besondere Vorkehrungen erforderlich erscheinen, so kann man wohl solchen Bedürfnissen Rechnung tragen, ohne daß deshalb der ganze Verkehr mit dem schwerfälligen und unpassenden Rüstzeug solcher Bestimmungen, wie § 67 sie enthält, belastet zu werden braucht.

Zum Schlusse möge mir gestattet sein, eine kurze Inhaltsangabe der in meiner Schrift enthaltenen wichtigeren Vorschläge hier beizufügen. Diese beziehen sich auf folgende Gegenstände:

(Aus dem Stoffe der Tarife Teil I, Abteilung *A*.)

Beseitigung des Tarifbegünstigungs-, insbesondere des Refaktiewesens und Ersetzung desselben durch großzügig angelegte Ausnahmetarife. — Bestimmtere Fassung der Bestimmung über die Veröffentlichung der Tarife. — Zulassung der Vorschreibung der gewünschten Entladestelle der Bestimmungsstation. — Aufnahme genauerer Bestimmungen über die Auflieferung von Gütern in schadhaftem Zustande. — Aufnahme von Bestimmungen über Kostenersatz usw. bei Umladung von Gütern. — Abänderung der Bestimmungen über Wegevorschriften. — Vereinfachung des Verfahrens bei Nachnahmen nach Eingang. — Zulassung der Anwendung direkter Frachtberechnung bei nachträglichen Verfügungen. — Ergänzungen zu den Lieferfristbestimmungen. — Einrichtung des vereinheitlichten Tarifes Teil I, Abteilung *A*, zur Benutzung auch für den gegenseitigen Verkehr zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland.

(Aus dem Stoffe der Tarife Teil I, Abteilung *B*.)

Wegfall der besonderen Tarifierung gewöhnlicher Eilgüter in Sendungen bis 10 Stück und bis 50 *kg*. — Tarifierung der Eilgüter in Wagenladungen. — Einschränkung der Anwendung der Tarife für ermäßigtes Eilgut und Wegfall der ermäßigten Tarifierung für als Eilgut aufgegebene Emballagen im allgemeinen. — Verbesserung der Bestimmungen über beschleunigtes Eilgut. — Berechnung der Sperrigkeitstaxe auch für sperrige Eilgüter. — Beschränkung der ermäßigten Tarifierung für Frachtstückgut auf solche Güter, deren Beförderung als Stückgut wirtschaftliche Bedeutung hat, und damit in Verbindung Gleichstellung der derzeitigen österreichisch-ungarischen Stückgutklasse II und des deutschen Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter. — Einführung allgemeiner Wagenladungsklassen und einer Wagenladungsklasse für Güter der Klasse *A* in Sendungen von 10.000 *kg* an Stelle der betreffenden bisher bestehenden Ausnahmetarife. — Ergänzung der Tarife Teil I, Abteilung *B*, durch die Aufnahme allgemein gültiger Ausnahmetarife. — Neueinteilung der Güter der bisherigen Klasse *A* nach Maßgabe ihrer wirtschaftlichen Bedeutung. — Ausgleichung der Tarifierung der Erden, verschiedener Steine und Tonwaren. — Annahme sicherer Grundlagen für die Tarifierung der Mineralöle. — Erleichterung in der Tarifierung von Akkumulatoren. — Teilweise Änderung in der Tarifierung von Vitriolen. — Ausgleichende Änderungen der Tarifierung der Artikelgruppen Erze, Eisen und Stahl usw., sonstige unedle Metalle, Metallwaren, metallhaltige Abfälle usw. — Vereinfachung der Tarifierung von Samen und Sämereien. — Aufnahme ermäßigter Tarifierung für Saatgut in die Tarife Teil I, Abteilung *B*. — Erweiterung der tarifarischen Begünstigungen für Viehfuttermittel und -stoffe zu deren Herstellung. — Änderungen und Berichtigungen in der Tarifierung von Holz und Holzwaren. — Ausgleichung der Tarifierung der Hörner. — Aufhebung der ermäßigten Tarifierung der in der Güterklassifikation nicht genannten Artikel. — Berichtigung und Ergänzung der Bestimmungen über die Tarifierung der gebrauchten Emballagen. — Klarstellung der Verpflichtung zur Bezeichnung des Inhaltes nach Anzahl und Verpackungsart bei Wagenladungen. — Aufhebung der Bestimmungen des Tarifs Teil I, Abteilung *B*, Abschnitt *A* III, lit. *i*, soweit die Eisenbahn durch diese Bestimmungen die Berechnung überhöhter Frachten in Anspruch nimmt. — Zulassung der frachtbrieflichen Inhaltsangabe durch Hinweisung auf die betreffenden Positionen der Güterklassifikation. — Einführung einer Neben-

Digitized by Google

gebühr für Prüfung des Gutes nach seinem Inhalt, unter Wegfall aller nachträglichen Bemängelungen wegen ungenauer oder ungenügender Inhaltsangaben im Frachtbriefe. — Erleichterung der den Verfrächtern unter gewissen Umständen aus der Beistellung der Wagen erwachsenden Nachteile. — Gleichmäßige Erfassung der in offenen bezw. in bedeckten Wagen zu befördernden Gegenstände.

SCHIFFAHRT.

Hamburgs Stellung zur Elbe—Donau—Verbindung. (Schluß zu Heft 1.) Für die Verbindung der deutschen Wasserstraßen mit der Donau liegen Vorschläge für solche mit dem Rhein, der Elbe und der Donau vor. Für die Verbindung mit dem Rhein kommen drei Möglichkeiten in Betracht: über den Main, über den Neckar und über den Bodensee. Am weitesten vorgeschritten sind die Arbeiten für den Main-Donau-Kanal. Der Entwurf der bayrischen Regierung sieht die Kanalisierung des Mains von Aschaffenburg bis Bamberg, einen 167·5 *km* langen Kanal von dort nach Stepperg an der Donau, seine Fortführung teils in, teils neben der Donau bis Saal oder Regensburg und den Ausbau der Donau von dort bis zur Reichsgrenze bei Passau vor. Die Wasserstraße Aschaffenburg—Passau wird 734 *km* lang sein und 650 Millionen Mark kosten, von denen 330 Millionen Mark auf den eigentlichen Kanal entfallen. Der bayrische Landtag hat kürzlich als ersten Teilbetrag der Kosten für die Ausarbeitung eines ausführlichen Entwurfes M 1,005.000 bewilligt. Ferner hat der Haushaltungsausschuß des Reichstages kürzlich der Bewilligung einer ersten Rate von M 700.000 eines Reichsausschusses von insgesamt 2 Millionen Mark für diesen Zweck zugestimmt.

Der Haushaltungsausschuß des Reichstages hat ferner beschlossen, für die Vorarbeiten des Neckar-Donau- und des Bodensee-Donau Kanals M 10.000 zur Verfügung zu stellen. Württemberg und Baden nehmen sich dieser Pläne lebhaft an. Für Vorarbeiten des Neckar-Donau-Kanals hat der Stuttgarter Industrielle Besch 13 Millionen Mark gestiftet.

Wenn man hiemit die Pläne für die Verbindung der Elbe und Oder mit der Donau vergleicht, so muß man leider feststellen, daß hieran lange nicht in dem gleichen Maße ein allgemeines Interesse besteht. Das hängt wohl damit zusammen, daß sie nicht auf deutschem, sondern auf österreichischem Boden liegen. In Österreich hat man sich dagegen schon länger mit dem Gedanken der Verbindung der Elbe und Oder mit der Donau getragen. Im österreichischen Wasserstraßengesetz von 1901 ist ein Oder-Donau-Kanal von Wien nach Oderberg, ein von diesem bei Prerau abzweigender, nach Pardubitz an der Elbe führender Kanal und ein Moldau-Donau-Kanal sowie die Kanalisierung der Moldau vorgesehen. Gebaut ist hievon jedoch wegen des Dazwischentretens politischer Ereignisse noch nichts. Der für die Elbe für ihre Verbindung mit der Donau vor allem in Betracht kommende Kanal ist der Anschlußkanal an den Donau-Oder-Kanal von Pardubitz nach Prerau. Er weist die geringsten zu überwindenden Höhenunterschiede auf, nämlich eine Scheitelhaltung von 370 *m* gegenüber einer solchen bei der günstigen Linienführung des Moldau-Donau-Kanals von 529 *m*. Hinzukommt, daß der Ausbau der Elbe bis Pardubitz bereits — allerdings aus Gründen der Beseitigung der Überschwemmungsgefahr — in Angriff genommen ist und mit ihrer Durchführung sicher zu rechnen ist, während die Moldau von Prag aufwärts erst ganz neu in Angriff zu nehmen wäre und wegen ihres Charakters als Bergstrom mit großen Geschiebemassen der Kanalisierung große Schwierigkeiten bieten würde. Der Kanal Pardubitz-Prerau würde 195 *km*, der Oder-Donau-Kanal 268 *km* lang. Die Gesamtkosten beider Kanäle würden unter Zugrundelegung der heutigen Teuerung etwa 540 Millionen Mark bei einem Ausbau für 1000 *t*-Schiffe betragen.

Demgegenüber steht der Main-Donau-Kanal mit einem Kostenaufwand von 650 Millionen Mark. Wenn Bayern den Main-Donau-Kanal auf seine Kosten bauen wollte, so wäre dagegen nichts zu sagen. Aber Bayern kann die Kosten nicht allein tragen und muß und will die Finanzen des Reiches in Anspruch nehmen. Damit wird die Frage zu einer allgemeinen deutschen. Wenn das Reich bereit ist, dazu beizutragen, wie das aus der Bereitwilligkeit der Beisteuer zu den Kosten der Vorarbeiten hervorzugehen scheint, so ist die Frage berechtigt, wo die Interessen der anderen deutschen Bundesstaaten, insbesondere die der Elbstaaten und Hamburgs bleiben. Allerdings liegt der Elbe-Oder-Donau-Kanal auf österreichischem Gebiete, aber er kommt nicht nur Österreich, sondern auch Deutschland zugute, darum ist es durchaus sinngemäß und berechtigt, wenn das Deutsche Reich an Österreich einen Beitrag zu den Baukosten zahlt, über dessen Einzelheiten man sich derzeit des Näheren wird verständigen können. Die Tatsache der Landesgrenze darf zwischen den beiden in jahrelangem Kampfe verbündeten Staaten keine Hemmung mehr bilden.

Der Elbe-Oder-Donau-Kanal erschließt die Verbindung des Südostens mit dem schlesischen und sächsischen Industriegebiet, diese liegen näher als das rheinisch-westfälische, auf das zugunsten des Donau-Main-Kanals oft hingewiesen wird. Er erschließt ferner die gewaltigen mährisch-galazischen Kohlenlager Österreichs und wird dadurch der Donauschiffahrt die ihr so fehlenden Talfrachten zuführen.

Vor allem ist aber ein Umstand von allergrößter Bedeutung. Es ist eine Utopie, zu hoffen, daß eine mitteleuropäische Wasserstraße dem Seeweg vom Schwarzen Meer nach den Nordseehäfen überlegen sei und die bisher zur See gegangenen Waren an sich ziehen könne. Aber durch die neue Wasserstraßenverbindung wird der Einfluß der nordwesteuropäischen Seehäfen erheblich erweitert werden. Der Main-Donau-Kanal würde in dieser Beziehung nur Antwerpen und Rotterdam zugute kommen, also nicht deutschen Häfen, einem feindlichen und einem neutralen, dessen Reeder während der Zeit unseres Ausschlusses vom freien Meer Millionengewinne eingestrichen haben, deren Wucht unsere Reederei im Frieden noch genug zu spüren haben wird. Zu einem solchen Ergebnis darf das Deutsche Reich nicht die Hand bieten!

Keine deutsche Stadt und kein deutscher Bundesstaat hat so schwer unter dem Kriege gelitten wie Hamburg, dessen Lebensader durch den Krieg unterbunden ist. Die Hamburger Kaufmannschaft hat das als unerbittliche Notwendigkeit in dem Bewußtsein getragen, damit zum Siege und der Größe des Deutschen Reiches beizutragen. Darum muß es jetzt aber auch eine Ehrenpflicht des Deutschen Reiches sein, Hamburgs schwere Schäden zu lindern und seinen Handel wieder aufbauen zu helfen, anstatt es durch die Begünstigung Antwerpens und Rotterdams noch weiter zu schädigen.

Hamburg ist ohnehin schlecht genug mit seinen Zufahrtswasserstraßen daran. Das Fahrwasser der Elbe befindet sich in völlig unzureichendem Zustande. Seine Richtschnur ist noch die überlebte Additionalakte zur Elbeschiffahrtsakte von 1842. Zwar sieht das Reichswasserstraßengesetz von 1911 eine Vertiefung der Elbe vor, aber sie ist von der Erhebung von Schiffahrtsabgaben abhängig gemacht, die wiederum die Zustimmung Österreichs zur Voraussetzung hat. Es muß daher gefordert werden, daß das Reich über diese Frage eine Einigung mit Österreich herbeiführt. Eine solche wird unter den jetzigen Umständen, zumal aber in Verbindung mit einer Verständigung über den Elbe-Oder-Donau-Kanal nicht allzu schwer sein.

Steht Hamburg so schon im Hinblick auf seine natürliche Binnenwasserstraßenverbindung viel schlechter als Antwerpen und Rotterdam, so darf diese Aschenbrödelstellung nicht noch dadurch verschärft werden, daß das Hinterland der Rheinhäfen durch den Main-Donau-Kanal erweitert wird,

Digitized by Google

während die Elbe wieder leer ausginge. Im Gegenteil muß in erster Linie auf die Elbe und das schwerer als irgendein deutscher Bundesstaat geschädigte Hamburg Rücksicht genommen und in erster Linie der Elbe-Oder-Donau-Kanal gebaut werden, der überdies auch erheblich billiger als der Main-Donau-Kanal ist."

VERSCHIEDENES.

Errichtung eines österreichischen Verkehrsbureaus zur Förderung des Fremdenverkehres. Das Eisenbahnministerium hat im Einvernehmen mit dem Ministerium für öffentliche Arbeiten den Österreichischen Verkehrsverband, der die Vereinigung aller Landesverbände fürs Fremdenverkehr darstellt, mit der Errichtung einer Fahrkartenzentrale unter dem Titel „Österreichisches Verkehrsbureau Ges. m. b. H." betraut. Der Schaffung dieser Stelle liegt die Absicht zugrunde, die für die Wiederbelebung des österreichischen Fremdenverkehres in Betracht kommenden Kräfte angesichts der wichtigen Aufgaben, die ihrer bei Wiedereintritt normaler Verhältnisse harren, zu gemeinsamer, fruchtbringender Arbeit zusammenzufassen. Durch Errichtung zahlreicher großer Reisebureaus im In- und Auslande sowie durch Entfaltung einer zielbewußten Werbetätigkeit soll das „Österreichische Verkehrsbureau" die Förderung des heimischen Fremdenverkehres in großzügiger Weise betreiben. Eisenbahnen und Schiffahrtsgesellschaften werden der neuen Stelle jede mögliche Unterstützung angedeihen lassen. Durch Schaffung des Österreichischen Verkehrsbureaus soll der bisher von den einzelnen Reisebureaus nach verschiedenartigen Grundsätzen betriebene Fahrkartenverkauf in einer Hand vereinigt werden, ohne daß dadurch im übrigen die Tätigkeit dieser Bureaus behindert wird. Von der Erkenntnis ausgehend, daß eine wirksame Werbetätigkeit für die an Naturschönheiten so reichen heimischen Reisegebiete in erster Linie sich durch Errichtung und Erhaltung von Reise- und Auskunftsbureaus im Inlande und insbesondere im Auslande entfalten kann, hat das Eisenbahnministerium schon vor dem Kriege neben zahlreichen inländischen Reisebureaus auch in den wichtigsten Verkehrszentren des Auslandes derartige Dienststellen zum Teile selbst, zum Teil in Anlehnung an andere Unternehmungen geschaffen und erhalten. In Paris, London und New-York, in Nizza, Brüssel und Bukarest haben österreichische Reise- und Auskunftsbureaus bestanden. Daneben sind Auskunfteien aus Anlaß größerer internationaler Ausstellungen und dgl. an verschiedenen Orten ins Leben gerufen worden, so in St. Louis, Gent, Dresden, Warschau und Lyon; eine Reihe von derartigen Bureaus wird selbst während des Krieges offen gehalten, wie jene in Berlin und München, in Sofia und Konstantinopel. Zu den Aufgaben des Österreichischen Verkehrsbureaus wird es gehören, auf den bereits vorhandenen Grundlagen aufzubauen und sie in den Dienst erweiterter Aufgaben zu ziehen. Im besonderen wird es auch bestrebt sein, Hand in Hand mit den deutschen und ungarischen Stellen, die das gleiche Ziel verfolgen, zu arbeiten und der Pflege des Wechselverkehres zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn sorgfältiges Augenmerk zu widmen.

Heranziehung der Straßenbahnen für den Güterverkehr in Deutschland. Die infolge der großen Futtermittelknappheit wesentlich gesteigerten Schwierigkeiten, unter denen die Abfuhr von Nahrungsmitteln und anderen Massengütern in den Städten zur Zeit schon zu leiden hat, und die sich in den kommenden Monaten, besonders nach Eintritt von Schneefall, noch erheblich verschärfen werden, zwingen dazu, die Straßenbahnen in den Städten in größerem Umfange als bisher für die Güteran- und Abfuhr heranzuziehen. Erfahrungsgemäß begegnen aber diese Maßnahmen bei einem Teil der Straßenbahnen und der Gemeinden lebhaftem Widerstand, der mit Verkehrsschwierigkeiten, mangelhaftem Wagenmaterial, fehlenden Gleisanlagen und zu geringem Personal begründet wird. Die Kriegsamtsstellen sind ersucht worden, mit allem Nachdruck darauf zu dringen, daß die Straßenbahnen den Güterverkehr, soweit als irgend möglich, betreiben. Etwaige Gesuche auf Behebung entgegenstehender Schwierigkeiten sind bei den zuständigen Stellen weitestgehend zu unterstützen. Die Kriegsamtsstellen haben zu melden, von welchen Straßenbahnen im Bezirk der Güterverkehr noch nicht aufgenommen worden ist und aus welchen Gründen.

Länge der österreichischen Eisenbahnen zu Ende 1915.

	Baulänge (Eigentumslänge, Bahnlänge)				Betriebslänge				
	im Inlande	im Auslande	darunter zwei- oder mehrgleisig: im Inlande	darunter zwei- oder mehrgleisig: im Auslande	der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen (Bahnstrecken)	der gemeinsam benutzten (Bahnstrecken)	im ganzen	im Betriebe anderer Bahnen
	Kilometer								
Haupt- und Lokalbahnen.									
Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung	18.926·758	19·697	2708·193	0·628	16.834·450	98·441	312·518	17.245·409	32·984
Bahnen im Privatbetriebe	4.068·013	2·147	1185·692	—	3.975·804	2·198	54·304	4.032·306	18·380
Bahnen im fremden Staatsbetriebe	21·411	—	14·094	—	20·470	—	2·316	22·786	—
Ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete	101·923	—	6·015	—	100·275	—	1·846	102·121	—
Summe der Haupt- und Lokalbahnen	23.118.105	22·114	3913·994	0·628	20.030·999	100·639	370·984	21.402·622	51·364
	23.140·219		3914·622						
Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen.									
Dampfbetrieb	92·770	1·137	4·886	—	75·052	—	—	75·052	—
Elektrischer Betrieb	709·866	—	348·903	—	658·291	—	1·748	660·039	—
Drahtseilbahnen	3·130	—	0·321	—	2·472	—	—	2·472	—
Seilschwebebahnen	2·209	—	—	—	1·979	—	—	1·979	—
Summe der Kleinbahnen und der diesen gleichzuhaltenden Bahnen	807·975	1·137	354·110	—	737·794	—	1·748	739·542	—
	809·112								
Endsumme	23.926·080	23·251	4268·104	0·628	21.668·793	100·639	372·732	22.142·164	51·364
	23.949·331		4268·732						

Digitized by Google

Vergleich der Bahnlängen am Schlusse der Jahre 1915 und 1914.

	Baulänge				Betriebslänge			
	Ende 1914	Zuwachs im Jahre 1915	Abfall im Jahre 1915	Ende 1915	Ende 1914	Zuwachs im Jahre 1915	Abfall im Jahre 1915	Ende 1915
	Kilometer							
Haupt- und Lokalbahnen.								
I. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung.								
A. K. k. Staatsbahnen	13.039·705	3·364	0·045	13.043·024	12.654·246	3·374	550·626	12.106·994
B. Privatbahnen auf Rechnung des Staates	846·712	—	0·004	846·708	721·418	—	22·784	698·634
C. Bahnen auf Rechnung der Eigentümer	5.056·993	—	—	5.056·993	4.807·022	—	367·241	4.439·781
Summe I	18.943·410	3·364	0·049	18.946·725	18.182.686	3·374	940·651	17.245·409
II. Bahnen im Privatbetriebe.								
A. Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen	2.518·032	—	—	2.518·032	2.519·692	—	51·076	2.468·616
B. Selbständige Lokalbahnen	1.552·029	2·940	2·841	1.552.128	1.571.745	2·701	10·756	1.563·690
Summe II	4.070·061	2·940	2·841	4.070·160	4.091·437	2·701	61·832	4.032.306
III. Bahnen im fremden Staatsbetriebe.								
A. K. k. Staatsbahnen	16.106	—	—	16.106	15·645	—	—	15·645
B. Privatbahnen	5·305	—	—	5·305	7·141	—	—	7·141
Summe III	21·411	—	—	21·411	22·786	—	—	22·786
IV. Ausländische Bahnen auf österreich. Staatsgebiete	101·923	—	—	101·923	102·121	—	—	102·121
Summe der Haupt- und Lokalbahnen	23.136·805	6·304	2·890	23.140·219	22.399.030	6·075	1.002.483	21.402·622
Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen.								
1. Dampfbetrieb	93·907	—	—	93·907	82·158	—	7·106	75·052
2. Elektrischer Betrieb	701·173	8·895	0·202	709·866	679·054	8·791	27·806	660·039
3. Drahtseilbahnen	3·130	—	—	3·130	3·084	—	0·612	2·472
4. Seilschwebebahnen	2·209	—	—	2·209	2·209	—	0·230	1·979
Summe der Kleinbahnen und der diesen gleichzuhaltenden Bahnen	800·419	8·895	0·202	809·112	766·505	8·791	35·754	739·542
Endsumme	23.937·224	15·199	3·092	23.949·331	23.165·535	14·866	1.038·237	22.142.164

BUCHANZEIGEN.

Die Kinderzulagen- und Witwenrentenversicherung für Staatsbeamte, ein sozial- und bevölkerungspolitischer Plan des bayrischen Staates. Von Karl Rothmeier und Karl Heinrich, München 1917. Verlagsanstalt vorm. G. J. Manz, München-Regensburg. Preis geheftet M 1·50.

Die von der Reichspostverwaltung und der bayerischen Verkehrsverwaltung in den letzten Jahren durchgeführten Familienstandserhebungen ergaben, daß die deutsche Beamtenschaft an einer sehr bedenklichen Fortpflanzungsschwäche leidet. Denn die Geburtenzahl dieser Beamten ist noch tief unter die des französischen Volkes, das wegen seiner geringen Fortpflanzung als eine sterbende Nation gilt, gesunken. Diese sehr betrübliche Erscheinung bewog die Bevölkerungspolitiker zu der Forderung, daß die Beamtenbesoldung nach bevölkerungspolitischen Grundsätzen geordnet, das heißt nach dem Familienstande abgestuft werde, um auf diese Weise die Beamten zu einer größeren leiblichen Fruchtbarkeit anzuregen. Diese Anregung, besoldungs- und bevölkerungspolitischen Grundsätze zu vermengen und die auskömmliche Bezahlung der Beamten vom Besitze einer zahlreichen Kinderschar abhängig zu machen, wurde von der überwältigenden Mehrheit der deutschen Beamtenschaft entschieden abgelehnt. Sie stellt sich nach den bis jetzt vorliegenden Kundgebungen einmütig auf den Standpunkt, daß das Haupteinkommen der Beamten zur Unterhaltung einer mäßig großen Familie (mit zwei Kindern) ausreichen muß, und daß jene Beamte, die dem Staate und der Allgemeinheit durch die Erziehung einer größeren Kinderzahl besondere Dienste leisten, dafür durch besondere bevölkerungspolitische Maßnahmen entschädigt werden. Der Gehalt stelle den Lohn für die geleistete Arbeit dar und gebührt allen Beamten mit der gleichen Vorbildung und den gleichen Leistungen, ohne Rücksicht auf den Familienstand, in der gleichen Höhe und ausreichend für die standesgemäße Versorgung eines Durchschnittshaushaltes. Die Kinderzulage oder Erziehungsbeihilfe dagegen sei als eine bevölkerungspolitische Maßnahme zu betrachten, die den Beamten entschädigen solle für die Mehrleistung, die er als Vater einer größeren, über den durchschnittlichen Stand hinausgehenden Kinderschar für das Vaterland und die Allgemeinheit auf sich genommen hat.

Die bayerische Verkehrsverwaltung tritt nun mit einem neuen und kühnen Versuche auf den Plan, die Frage durch die Einführung einer Zwangsversicherung, der Kinderzulagenversicherung, zu lösen. In der Begründung ihrer Vorschläge erklärt die bayerische Staatsregierung, daß das Gehalt lediglich ein Entgelt für die Arbeit sei und daß sie die Lösung der Frage durch die soziale Versicherung deshalb wähle, weil sie die Möglichkeit biete, „das Gehalts- und Lohnproblem von Elementen rein zu halten, die miteinander nichts zu tun haben und ohne Gefährdung unserer Wirtschaft nicht miteinander verquickt werden können." Es handelt sich also hier um ein Unternehmen, das geeignet ist, die beiden Richtungen,

Digitized by Google

die sich in dem Wunsche begegnen, die wirtschaftlichen Nöte der kinderreichen Beamtenfamilien zu heben, aber in der Wahl der Mittel auseinander gehen, miteinander zu versöhnen. Auch die übrigen deutschen Staatsverwaltungen haben den Gedanken der bayerischen Verkehrsverwaltung aufgenommen. Seine Größe beruht darin, daß er unbegrenzt erweiterungsfähig ist. Es ist nicht unmöglich, daß das Reich in den Vorschlägen der bayerischen Verkehrsverwaltung die Lösung des deutschen Bevölkerungsproblems überhaupt sucht und die Kinderzulagenversicherung als ein weiteres Glied in das gewaltige Gebäude der deutschen Sozialversicherung (Invaliden-, Alters-, Angestelltenversicherung usw.) einfügt.

Der Entwurf der bevölkerungspolitischen Pläne der Verkehrsverwaltung soll bereits im Herbste d. J. dem Landtag unterbreitet werden. Die Kinderzulagenversicherung soll noch während des Krieges, wenn möglich schon mit Beginn des nächsten Jahres in Kraft treten.

Um der Beamtenschaft die Unterlagen zu einem sachlichen und vorurteilsfreien Urteil über den Plan der königlich bayerischen Regierung zu bieten, hat die Witwen- und Waisenkasse des Bayerischen Verkehrsbeamten-Vereins die in der Überschrift genannte Schrift herausgegeben. Die Schrift bringt eine ausführliche und lückenlose Darstellung der Bestimmungen über die von der Verkehrsverwaltung vorgeschlagenen Kinderzulagen-, Witwenrenten- und Kapitalversicherung, sowie eine Berechnung ihrer finanziellen Wirkung auf die Einkommensverhältnisse der Beamten, und unterrichtet über die Ziele der Bevölkerungspolitik, den Geburtenrückgang in Deutschland, seine Ursachen und die Vorschläge zu seiner Bekämpfung. In einem besonderen Kapitel wird der Geburtenrückgang bei den deutschen Beamten behandelt. Eine Reihe von statistischen Übersichten veranschaulicht das Aufsehen erregende Ergebnis der von den Staatsverwaltungen über den Familienstand der Beamten durchgeführten Erhebungen. Die wirtschaftlichen und sozial-ethischen Ursachen der in den Kreisen der Beamten bestehenden großen Kinderarmut werden geschildert und zum Schlusse die Richtlinien angegeben, die bei einer sachlichen und vorurteilsfreien Würdigung der Versicherungspläne des bayerischen Staates zu beachten sind, und jene Maßnahmen genannt, durch die die Kinderzulagenversicherung zu ergänzen ist, wenn sie zu einer wirksam Bekämpfung des Geburtenrückganges bei den Beamten führen soll.

Das Buch verdient in jeder Beziehung die aufmerksamste Beachtung auch unserer österreichischen Beamtenkreise. Denn die Kindernot ist bei uns mindestens ebenso groß wie in Deutschland. Wir hoffen, binnen kurzem in der Lage zu sein, hierüber eingehende Mitteilungen zu machen.

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Klubversammlung am Dienstag den 18. Dezember 1917.

Nach Begrüßung der Versammlung erstattete der Klubpräsident Se. Exzellenz Dr. von Wittek folgende geschäftliche Mitteilungen:

„Seit unserer letzten Klubversammlung sind dem Klub neu beigetreten:

als ordentliches Mitglied:

Herr Adolf Ornstein, Inspektor, Vorstand-Stellvertreter am Ostbahnhofe,

als außerordentliches Mitglied:

Herr Direktor Anton Stitz, k. k. Regierungsrat.

Ich begrüße die neuen Mitglieder herzlichst.

Unsere nächste Klubversammlung findet am 8. Jänner 1918 statt. An diesem Vortragsabend wird Herr Zentralinspektor Professor Othmar von Leixner über „Die Architektur des oberdeutschen Bauernhauses" sprechen und einschlägige Lichtbilder vorführen.

Heute haben wir das Vergnügen, Herrn Schriftsteller Dr. Sigmund Schilder zu hören, der über „Rumänien und die Mittelmächte" sprechen wird, welchem Vortrage wir mit größtem Interesse entgegensehen."

Dr. Schilder behandelte das von ihm gewählte, höchst interessante Thema in der ihm eigenen gründlichen Weise und stellte es als ungemein wünschenswert hin, daß die Mittelmächte, insbesondere aber Österreich-Ungarn, in Hinkunft mit dem an Erzen, Erdöl, Getreide, Holz, Hülsenfrüchten und Vieh so überaus reichen Land in enge Verbindung treten.

Nach Schluß der sehr beifällig aufgenommenen Ausführungen dankte der Klubpräsident dem Herrn Vortragenden, der seinen Vortrag demnächst in diesem Blatte veröffentlichen wird, aufs herzlichste und schloß sodann die Versammlung.

* * *

Damenteenachmittag, Donnerstag den 13. Dezember 1917.

Zu dieser unter der künstlerischen Leitung der Frau Direktor Proch stehenden Veranstaltung stellte sich in treuer Anhänglichkeit eine erfreulich große Zahl liebwerter Besucher ein. Mit großem Eifer wurde Scharpie hergestellt oder mitgebrachte Wolle in Winterbekleidung für die Soldaten im Felde umgewertet.

Frau Direktor Proch, selbst Künstlerin, ward es nicht schwer, eine Reihe gediegenster Vertreter guter Kunst zu finden, die sich in kollegialer Weise gerne bereit fanden, ihr Können den von uns angestrebten wohltätigen Zwecken zu widmen, indem sie durch erstklassige Darbietungen nicht wenig dazu beitrugen, auf den Besuch unserer Teenachmittage fördernd einzuwirken.

Mit guter, vollklingender Stimme und feiner Gestaltung sang die bekannte Konzertsängerin Frau Niklas-Schubert einige Lieder aus Werken von Lehar, fand aber ganz besonderen Beifall durch die blühende Frische des Vortrages eines Walzerliedes aus der „Kinokönigin" von Gilbert.

Cellist Walter Kleinege, Konzertmeister und Mitglied des Hofopernorchesters fesselte im „Zigeunertanz" von Jerai durch seine außerordentlich verblüffende Technik ebenso sehr, als die feinsinnige, dem Motive der Vertonung wunderbar angepaßte Wiedergabe von Davidoffs „Am Springbrunnen" jedermann entzückte. Die Gattin des Künstlers besorgte mit vollem Erfolge den schwierigen Klavierpart.

Konzertmeister Wilhelm Linke wählte Lieder von Richard Strauß und Karl Lafite und erzielte besonderen Erfolg mit dem in hingebenden, innigem Fühlen vorgetragenen Liede „An Marie", welches unser Klubmitglied Chormeister Führich zum Schöpfer hat und von diesem Künstler in einer ihn stets auszeichnenden vollendeten Weise am Klavier begleitet wurde. Stimmungsvoll und künstlerisch hochwertig trug Herr Karl Althof, Mitglied des Theaters an der Wien, einige Chansons vor und gewann damit sehr bald die dankbaren Zuhörer Ihm folgte Vortragsmeister Benno Lie, dem die dankbare Zuhörerschaft auf seinem heiteren und ernsten Programmwege mit unermüdlicher Aufmerksamkeit und dankbarem Verständnis, folgte.

Der Bericht wäre unvollständig, würden wir nicht der Liebenswürdigkeit all jener Damen gedenken, welche mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Schwierigkeiten, die der Klub bei der Beschaffung von Beilagen zum Tee hat, wie immer, so auch an diesem Nachmittage durch Spenden von Teebäckereien, Brötchen und dgl. es ermöglichten, unsere Veranstaltungen ohne Störungen abzuhalten.

* * *

Teenachmittag am 27. Dezember 1917.

Der Ungunst eines außerordentlich heftigen Schneewetters trotzend, versammelte sich zu dieser Veranstaltung, der letzten im Kriegsjahre 1917 eine stattliche Zahl von Gästen, teils um den von der Präsidentin des Damen-Komite, Fräulein Irma von Wittek veranstalteten Kunstgenüssen andächtig zu lauschen, teils die Gelegenheit nicht zu versäumen, mit liebgewonnenen Freunden und Bekannten im trauten Gespräche die Sorgen der Gegenwart zu bannen.

Am Vortragspodium begrüßten wir durchwegs bekannte Künstler; Pianistin Fräulein Jula Bußjäger, das vielbewährte Mitglied des Wirtschafts-Komitee unseres Klub Frau Direktor Proch und Konzertmeister Zimbler. Die hochwertigen künstlerischen Leistungen aller Genannten sind derart bekannt, daß jede weitere Erwähnung einer überflüssigen Wiederholung gleich käme. Herzlicher, dankerfüllter Beifall lohnte jede ihrer Vortragsnummern, gleichwie die freundlichst übernommene Klavierbegleitung unseres beliebten Chordirektors Führich besonderen Beifall auslöste.

Digitized by Google

Ohne jegliche Vorbereitung, eingetretener Absagen halber, betrat Baronin Buschmann das Podium und machte uns das Vergnügen eine Auslese tiefempfundener, eigener Dichtungen zu hören, die besonders innigen, verständnisvollen Beifall hervorriefen'

Trotz außerordentlich vielseitiger intensivster Beschäftigung war unser allverehrter Klub-Präsident Exzellenz Dr. von Wittek hieher geeilt, um einige Minuten im Kreise der Versammlung zu verbringen. Mit wärmstem, herzlichem Beifall begrüßt, ergriff Exzellenz Dr. von Wittek am Schlusse der Veranstaltung das Wort, um die letzte Zusammenkunft im Jahre 1917 zu benützen, einigen treffenden, dem Ernste der Zeit wohl entsprechenden, jedoch von dem herzerhebenden Gefühle an den kommenden Frieden durchdrungenen Gedanken Ausdruck zu verleihen.

Die Morgenröte des Friedens, sagte Exzellenz Dr. von Wittek, die uns aus Brest-Litowsk leuchtet, möge uns als Glück stern erstrahlen und ein glückliches Vorzeichen sein, des nun zu gewärtigenden Enderfolges unserer tapferen Truppen draußen an den Fronten und des treuen Durchhaltens aller in der Heimat Verbliebenen. Mit dem Wunsche eines gedeihlichen und zufriedenen Neujahr für alle Anwesenden, die Klubmitglieder, deren Angehörigen und allen Freunden unseres Klub, schloß Exzellenz Dr. von Wittek seine Worte.

* * *

Teenachmittag, Donnerstag den 4. Jänner 1918.

Die Vorsorge für künstlerische Darbietungen übernahm diesmal Frau Architekt Kovats, deren Bemühung es gelang, eine Reihe bester Kunstkräfte zu gewinnen.

Konzertsänger Franz Riedl gab uns neuerdings Gelegenheit, die klangschöne Wärme seines Baritons zu bewundern. Insbesondere Jensens „Alt Heidelberg", ein nicht leichtes Vortragsstück, trug der Sänger meisterhaft vor und erntete großen Beifall. Vortragsmeister Theodor Weiser wählte das schöne Gedicht von Baumbach „Junker Leichtsinn", das er mit vollem Erfolge brachte. Selbstredend kam bei diesem Meister des Humors die heitere Muse nicht zu kurz. Das Stimmungsbild „Beim Zahnarzt", mit nicht leicht nachzumachender Überzeugungskraft vorgetragen, erzielte einen großen Lacherfolg. Opernsängerin Frau My Lussner sang Lieder von Hugo Wolf und die „Pagen-Arie" aus „Figaro" von Mozart mit vorzüglichem Erfolge hinsichtlich Stimmittel und klassischen Vortrages. Zum Schlusse hörten wir eine Reihe gediegener Wiener Lieder, die Herr Walther Zita, dem echt wienerischen Tenor bestens angepaßt, stimmungsvoll vortrug. Die Herren Chormeister Führich und Schwitz besorgten die Klavierbegleitung der Gesangsnummer, wofür ihnen hier herzlicher Dank ausgesprochen sei.

Inspektor Taussig,
Schriftführer.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Lokalschiffverkehre Zemun—Belgrad und Zemun—Pacsova.

Die für den 5. d. M. beabsichtigt gewesene Wiedereröffnung der Lokalschiffverkehre zwischen Zemun und Belgrad, sowie zwischen Zemun und Pancsowa kann infolge plötzlichen neuerlichen Kälteeinbruches erst zu einem späteren Zeitpunkte stattfinden.

Diesbezüglich wird zur gegebenen Zeit neuerliche Verlautbarung erfolgen.

Wien, am 5. Jänner 1918.

Die

außerordentliche

Generalversammlung

der

K. k. priv. Credit-Anstalt f. Handel u. Gewerbe in Wien

findet

am 29. Jänner 1918

statt.

Auf der Tagesordnung steht die Beantragung der Kapitalserhöhung von 170 auf 200 Millionen, ferner eine Statutenänderung.

Alpenländische Drahtindustrie

F. Jergitsch' Söhne

WIEN

I. Friedrichstraße 4

neben Opern-Kino

Fernspr. 7480

FABRIKEN IN

WIEN, XI. Brambillagasse 11

GRAZ, Wienerstraße Nr. 186

KLAGENFURT.

•• Illustrierte Kataloge gratis. ••

Oesterreichische

Mannesmannröhren-Werke

Gesellschaft m. b. H.

Wien, IX. Währingerstraße Nr. 6,

liefern von ihren Werken in Komotau (Böhmen) und Schönbrunn (österr. Schlesien) alle Sorten nahtloser Rohre und Rohrfabrikate, insbesondere Lokomotivsiederohre, Brotan-Boxrohre, Wellrohre (Patent Pogany-Lahmann), Überhitzerelemente (System Schmidt), Rauchrohre, Weichenzugsrohre, Kupplungsmuffen resp. Waggonhülsen, Beleuchtungs- und Signalmaste, Telegraphen- und Telephonstangen (Dachständer), Wegweisersäulen usw.

Telegramme: Mannesrohr Wien. Fernsprecher: 22830, 22834, 22840, 23066, 14034.

Eisenbahn-Bauunternehmung

LEO ARNOLDI

konz. Baumeister-Ingenieur-Bureau

Zentrale: Wien, III/1, Ungargasse Nr. 9

Eisenbahnbau u. Betrieb, Normal- u. Schmalspurbahnen, Dampf- und elektrische Bahnen, Industrieanlagen, Hoch-, Tief- und Brückenbau, Kanalisation und Wasserversorgung, Übernahme von Projektsverfassungen und aller einschlägigen Arbeiten und Lieferungen.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenfinder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Digitized by Google

ALEX. FRIEDMANN

Maschinenfabrik und Gießerei

Wien, II., Am Tabor Nr. 6 und II., Handelskai Nr. 134.

Injektoren, Lubrikatoren, Reduzierventile und Schmierpumpen für Lokomotiven.

Schmierpumpen für Lokomotiven und Automobil-, Flugzeug- und Schiffsmotoren sowie für stationäre Maschinen.

Umlaufheizungen für Eisenbahnwagen; metallische Heizkupplungen.

OESTERREICHISCHE

BAUGESELLSCHAFT

für

VERKEHRS- U. KRAFTANLAGEN

vormals

ALB. BUSS & CIE.

WIEN

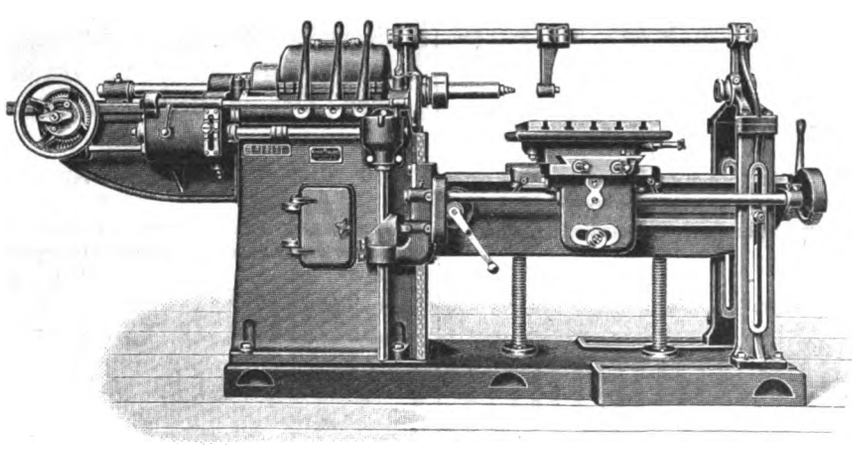
VIII. ALSERSTRASSE NR. 35

TELEGRAMM-ADRESSE: TIEFBAU WIEN.

FERNSPRECHER NR. 37502

Ausführung von Wasserkraftanlagen, Elektrizitätswerken, Fernleitungen bis zur vollständigen Inbetriebsetzung nach eigenen Plänen. Pneumatische Fundationen von Brücken und Wehren, Trocken- und Naßbaggerungen. Beton- und Betoneisenkonstruktionen. Industrie- und Feldbahnen. Tiefbauten in den schwierigsten Verhältnissen. Ausführung von Eisenkonstruktionen aller Art, namentlich große Schützenbrücken, Maste usw. in eigenen Werkstätten. Begutachtung und Projektierung von Ingenieurarbeiten.

WERKZEUGMASCHINENFABRIK
ARNO PLAUERT, WARNSDORF



Spezialfabrik für moderne Schnelldrehbänke

mit Zug- und Leitspindel von großer

Leistungsfähigkeit

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 3. Wien, den 1. Februar 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Die finanziellen Ergebnisse der österreichischen Staatsbahnen im Kriege. Von Sektionsrat Dr. Otto de Martin. (Schluß zu Heft 2.) — Neue Satzungen der Krankenkasse der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung. — Verschiedenes: Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien. Eisenbahnbauten im zweiten Halbjahr 1916. Eisenbahnbauten in Serbien. Zulassung des allgemeinen Stückgutverkehrs. Einführung der 4. Wagenklasse in Bayern. Die Eisenbahngüterbesteuerung in Deutschland. — Buchanzeigen: Die österreichische Kanzleisprache. Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Klubversammlungen.

a) Vorträge.

12. Februar 1918: k. k. Oberrechnungsführer Franz Walden: „Lichtbildervortrag über Semmering, Schneeberg, Rax, Wechsel".

19. Februar: k. k. Regierungsrat Leopold Ritter von Stockert: „Kanaltransportersatz".

Beginn der Klubversammlungen ½7 Uhr abends.

Der Vortragsaal kann nur mäßig beheizt werden.

b) Damen-Abende zu Gunsten der Kriegsfürsorge.

Jeden Donnerstag, um 5 Uhr Nachmittag.

* * *

Zur Nachricht.

Die geehrten Klubmitglieder werden höflichst ersucht, allfällige Rang-, Titel- und Wohnungsänderungen dem Klubsekretariate schriftlich zur Kenntnis zu bringen.

Wegen vorgekommener Diebstähle von Kleidungsstücken wird dringendst ersucht, alle Überkleider in der Garderobe abgeben zu wollen. Hiebei wird aufmerksam gemacht, daß die Garderobe den Klubmitgliedern unentgeltlich zur Verfügung steht.

Die finanziellen Ergebnisse der österreichischen Staatsbahnen im Kriege.

Von Sektionsrat Dr. Otto de Martin.

(Schluß zu Heft 2.)

Wenn gleichwohl die Steigerung der sachlichen Betriebserfordernisse mit 52 Mill. Kronen im Vergleiche zu der weit bedeutenderen Erhöhung der persönlichen Erfordernisse eine verhältnismäßig geringe ist, so findet dieser Umstand nebst der den ungünstigeren Betriebsergebnissen entsprechend verminderten Steuerleistung auch seine Erklärung in der durch den zunehmenden Mangel an Arbeitskräften und Arbeitsstoffen bedingten Zurückstellung verschiedener Instandhaltungsarbeiten und Nachschaffungen, sowie in der, soweit es die unabweislichen Bedürfnisse des Betriebes zulassen, aus wirtschaftlichen Rücksichten angewendeten möglichsten Zurückhaltung in der Ausgabengebarung. Endlich wirkt auf das Betriebsergebnis auch noch überaus belastend der außergewöhnlich große Aufwand für die umfangreichen Fahrparknachschaffungen, die mit Rücksicht auf den alle Erwartungen übersteigenden Betriebsmittelbedarf des Militärverkehres alsbald nach Kriegsausbruch eingeleitet und in den folgenden Jahren namentlich auch mit Rücksicht auf die beträchtlichen Einbußen, die der Fahrpark der Staatsbahnen während des Krieges teils infolge Verlustes und gewaltsamer Zerstörung und Beschädigung von Lokomotiven und Wagen, teils infolge der außergewöhnlichen Beanspruchung und Abnützung der Fahrzeuge erfahren hat, in zunehmendem Umfange fortgesetzt werden mußten. Diese Beschaffungen umfassen für die Jahre 1914/15 bis 1917/18 bereits 1398 Lokomotiven nebst Tendern und 45.975 Wagen und erfordern einen Kostenaufwand von mehr als 600 Mill. Kronen, im Jahresdurchschnitt also 150 Mill. Kronen, während in den vorausgegangenen Friedensjahren für Zwecke der Vermehrung und Erneuerung des Fahrparkes regelmäßig jährlich 40 Mill. Kronen in Anspruch genommen wurden.

Die der Berechnung der Betriebskosten für das Jahr 1917/18 zugrunde gelegten Annahmen des Staatsvoranschlages erscheinen jedoch bereits gegenwärtig überholt durch die in das jüngst verabschiedete Gesetz betreffend das Budgetprovisorium für die Zeit vom 1. November 1917 bis Ende Februar 1918 aufgenommene Bestimmung, nach welcher für

Digitized by Google

die Verbesserung der Lage des Staatseisenbahnpersonals weitere 100 Mill. Kronen aufgewendet werden sollen. Durch die im Rahmen dieser gesetzlichen Ermächtigung neuerlich zu treffenden Personalmaßnahmen, die bei Berücksichtigung ihrer Fortwirkung in den restlichen vier Monaten des Verwaltungsjahres 1917/18 einen Aufwand von rund 130 Mill. Kronen erfordern dürften, werden die persönlichen Ausgaben eine weitere Steigerung auf 775 Mill. Kronen und die gesamten Betriebsausgaben eine solche auf 1314 Mill. Kronen erfahren, so daß die Staatsbahnverwaltung nunmehr, selbst in dem bei der fortgesetzt zunehmenden Verteuerung aller Betriebs- und Baustoffe kaum anzuhoffenden Falle, daß die Ansätze des Voranschlages für die Befriedigung der tatsächlich auftretenden sachlichen Betriebsbedürfnisse ausreichen werden, für das Jahr 1917/18 mit einem Betriebsabgang von 233 Mill. Kronen und einem Staatszuschusse von über 500 Mill. Kronen rechnen muß.

In den angeführten Ziffern tritt der überaus nachteilige Einfluß, den der Krieg auf die Staatsbahnfinanzen ausübt, mit aller Deutlichkeit zutage. Die Staatsbahnverwaltung kann sich gleichwohl diesen schweren Lasten, die ihr der Krieg aufgebürdet hat, nicht entziehen. In dem durch die Erfahrungen des Krieges in ungeahntem Maße gefestigten Bewußtsein, daß die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen eine der wichtigsten und unerläßlichsten Voraussetzungen für die ungeschwächte Schlagfertigkeit und Kampfkraft des Heeres wie auch für die nicht minder wichtige Erhaltung der Widerstandsfähigkeit der Volkswirtschaft bildet, muß sie vielmehr, wenngleich der Krieg selbst durch die fortdauernde Entziehung von Arbeitskräften und die zunehmende Schwierigkeit der Deckung der sachlichen Bedürfnisse ihre Lebensbedingungen immer mehr und mehr erschwert, ohne Rücksicht auf die damit verbundenen finanziellen Opfer alle ihre Kräfte zusammenfassen, um durch Erzielung der unter den gegebenen Verhältnissen überhaupt möglichen Höchstleistungen das ihrige zur Erreichung des Kriegszieles beizutragen. Sie darf vor allem nicht an den berechtigten Wünschen des Personals vorübergehen, nicht bloß in dem Gefühl der ihr obliegenden moralischen Verpflichtung, ihren Bediensteten die Tragung der durch die Kriegsnot hervorgerufenen schweren Lasten und Sorgen einigermaßen zu erleichtern, sondern auch zum eigenen Wohle zur Aufrechthaltung des Betriebes, die in erster Reihe arbeitsfähige und arbeitswillige Bedienstete voraussetzt. Sie darf aber auch in jeder andern Richtung die unvermeidlichen finanziellen Opfer nicht scheuen, wenn es gilt, die Betriebsfähigkeit der Staatsbahnen auf jener hohen Stufe zu halten, die die möglichst klaglose Befriedigung der weitgespannten militärischen und wirtschaftlichen Anforderungen bedingt. Wenn sie daher, wie dies die allgemeine staatsfinanzielle Lage mit zwingender Notwendigkeit erheischt, das in so erschreckendem Maße gestörte Gleichgewicht zwischen ihren Einnahmen und Ausgaben einigermaßen wiederherstellen will, bleibt ihr zurzeit nur der Weg offen, den alle übrigen Wirtschaften gehen, nämlich den Preis der Erzeugnisse ihrer Tätigkeit, der Beförderungsleistung, mit den so sehr gesteigerten Leistungskosten möglichst in Einklang zu bringen. Diesen Weg hat die Verwaltung durch die mit 1. Februar 1917 eingeführten Tarifmaßnahmen zunächst mit schüchternen, durch die nunmehr zur Durchführung gelangende Erhöhung der Personen- und Gütertarife mit etwas beherzteren Schritten betreten. Diese tarifarischen Maßnahmen, die übrigens den berechtigten Bedürfnissen des wirtschaftlichen Lebens, insbesondere durch Freihaltung der wichtigsten Massengüter des täglichen Lebensbedarfes von einer Tariferhöhung, soweit als möglich Rechnung tragen sollen, verfolgen das Ziel, den Staatsbahnen eine Stärkung ihrer Einnahmen in dem Maße zuzuführen, welches erforderlich ist, um den Fehlbetrag in der Ertragsrechnung der Staatsbahnen zu decken und den unhaltbaren Zustand zu beseitigen, daß der größte staatliche Betrieb mit einem Abgang in solcher Höhe belastet ist. Die angestrebte Einnahmenerhöhung entspricht umsomehr einem Gebote zwingender Notwendigkeit und unabweisbarer Dringlichkeit als auch das allseits sehnlichst erwartete Kriegsende den Staatsbahnen zunächst keine wesentliche Erleichterung ihrer Ausgabenrechnung bringen wird. Es ist vielmehr mit Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß die dem Friedensschlusse zunächst folgende Zeit die Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen auf die härteste Probe stellen wird. Denn der Abbau des Kriegszustandes, die jedenfalls einen längeren Zeitraum erfordernde Abrüstung der Feldarmeen mit ihren ungeheueren Transporten von Mannschaften, Kriegsgeräten, Munition, Lebensmitteln und sonstigen Vorräten und die Rückbeförderung der Kriegsgefangenen werden eine gegenüber der Gegenwart kaum wesentlich verminderte Inanspruchnahme der Eisenbahnen für militärische Zwecke bedingen. Dazu kommen noch die großen Personen- und Sachentransporte, die die Rückbeförderung der Kriegsflüchtlinge und der schleunigst einzuleitende Wiederaufbau der Kriegsgebiete mit sich bringen wird. Andererseits wird aber die Volkswirtschaft, sobald sie von den schweren Fesseln des Kriegszustandes befreit sein wird, stürmisch die Wiederkehr zur Friedenswirtschaft begehren und hiezu die unerläßliche Mitwirkung der Eisenbahnen ungestüm verlangen und auch mit Recht beanspruchen dürfen. Vor diese Fülle von Aufgaben gestellt, wird die Staatsbahnverwaltung abermals ohne Rücksicht auf die ihr daraus erwachsenden finanziellen Opfer alle ihre Kräfte anspannen müssen, um den an sie herantretenden Anforderungen in möglichst ausreichendem Maße gerecht zu werden, in dem Bewußtsein, daß in diesem bedeutungsvollen Zeitpunkte der beginnenden Wiederbelebung unserer Volkswirtschaft ein Versagen des Betriebes der Staatsbahnen als des mächtigsten Verkehrsunternehmens im Reiche für den Verlauf der wirtschaftlichen Wiedergenesung von unabsehbaren und nicht so bald wieder gut zu machenden nachteiligen Folgen begleitet sein würde. Wird hiernach in dieser Zeit die zur Bewältigung dieser gewaltigen Aufgaben notwendige möglichste Intensivierung ihres Betriebes den Staatsbahnen eine fühlbare Einschränkung der gegenwärtig so hohen Betriebskosten zunächst nicht gestatten, so werden zu diesen letzteren überdies noch die großen Mehraufwendungen hinzutreten, die die sodann nicht mehr länger aufzuschiebende Nachholung der während des Krieges in vollem Bewußtsein der Unzweckmäßigkeit eines solchen Vorganges lediglich aus Not an Mann und Baustoffen immer wieder zurückgestellten Instandhaltungsarbeiten an den Bahnanlagen und die gründliche Wiederinstandsetzung des durch den Krieg auf das äußerste mitgenommenen Fahrparkes, dessen Instandhaltung in Anbetracht des großen Betriebsmittelbedarfes bisher stets nur auf die rascheste Wiederherbeiführung der Lauffähigkeit der Fahrzeuge beschränkt werden mußte, erfordern werden.

Wenn aber die Staatsbahnen aus den Verhältnissen, in denen sie sich infolge ihrer überwiegenden und vorzugsweisen Inanspruchnahme für militärische Zwecke derzeit befinden und bis zur vollendeten Durchführung der Abrüstung verbleiben werden, endlich in das ruhigere Gleis des geregelten Friedensverkehrs hinübergeleitet sein werden, dann wird der Zeitpunkt für die Durchführung einer umfassenden und großzügigen betriebswirtschaftlichen Neueinrichtung des Staatsbahnbetriebes gekommen sein, die schon in den vorausgegangenen Friedensjahren als ein dringendes Bedürfnis erkannt, nunmehr aber nach den schweren Schäden, die die Staatsbahnfinanzen im und durch den Krieg erlitten haben, zur gebieterischen Notwendigkeit geworden ist. Diese Neugestaltung wird vor allem auf jenem Gebiete einzusetzen haben, auf dem

Digitized by Google

die Erhöhung der Betriebskosten schon in den letzten Friedensjahren, in noch weitaus höherem Maße aber während des Krieges sich geltend gemacht hat, nämlich auf dem Gebiete der persönlichen Ausgaben. Vor allem wird die durch den Krieg in ihrem Fortgange unterbrochene Prüfung und Festsetzung des Personalbedarfes unter Bedachtnahme auf die während des Krieges in den Betriebsbedürfnissen eingetretenen Änderungen, aber auch auf die im Kriege gewonnenen Erfahrungen wieder aufzunehmen sein. Die über alles Lob erhabenen Leistungen, die die an Zahl bedeutend verminderte und durch die Ernährungsschwierigkeiten und sonstigen drückenden Erschwernisse ihrer wirtschaftlichen Lage in ihrer körperlichen und geistigen Spannkraft geschwächten Bediensteten der Staatsbahnen in diesem Kriege vollführt haben, berechtigen zu der zuversichtlichen Erwartung, daß auch in der kommenden Friedenszeit von den Bediensteten eine gegenüber den letzten Friedensjahren erhöhte, wenn auch selbstverständlich das außergewöhnliche Maß der Dienstleistung während des Krieges nicht beanspruchende Anspannung ihrer Kräfte gefordert werden kann und auch, zumal, wenn sie dann von wirtschaftlicher Not und Sorge befreit und einer angemessenen Wertung ihrer Leistung sicher sein werden, willig auf sich genommen werden wird. Eine solche Steigerung der Leistungen der Bediensteten wird die Möglichkeit eröffnen, zur Bewältigung der Aufgaben der Staatsbahnverwaltung mit einem gegenüber dem früheren, oft getadelten Personalüberfluß entsprechend verminderten Stande das Auslangen zu finden, was nicht nur aus betriebswirtschaftlichen Gründen, sondern auch aus dem Gesichtspunkte überaus anstrebenswert erscheint, weil die Staatsbahnverwaltung mit Rücksicht auf den nach dem Kriege zu gewärtigenden großen Personalbedarf der privaten Unternehmungen sich vielleicht nicht mehr einem so reichlichen Angebot an Arbeitskräften gegenübersehen wird wie in den vorausgegangenen Friedensjahren. Überdies wird durch zweckdienliche Betriebs- und Geschäftsvereinfachungen, von denen einige bereits vor dem Kriege angebahnt, andere, wie insbesonders die Neuordnung des Bahnaufsichtsdienstes, sogar während des Krieges trotz der entgegenstehenden vielfachen Hemmnisse mit sichtbaren wirtschaftlichen Erfolgen durchgeführt worden sind, weiters durch tunlichste einheitliche Zusammenfassung sachlich gleichartiger Geschäfte zur Vermeidung von Doppelarbeiten auf die Erzielung möglichst ausgiebiger Personalersparnisse hinzuarbeiten sein. Hand in Hand mit einer solchen Neufeststellung des Personalbedarfes, die dem allseits als Richtlinie für die Reform der staatlichen Verwaltung vorbezeichneten Grundsatze „weniger aber besser entlohnte Beamte" Rechnung zu tragen haben wird, wird eine strenge Prüfung der qualitativen Anforderungen zu geben haben, die bei Besetzung der einzelnen Dienstposten wahrzunehmen sind. In dieser Hinsicht werden die während des Krieges gewonnenen Erfahrungen, die in mehrfacher Beziehung die Zulässigkeit der Versehung verschiedener bisher von höherwertigen Beamten betreuten Geschäfte durch Bedienstete mittlerer oder niedrigerer Gruppen, gegebenenfalls auch durch Hilfsbedienstete ergeben haben, zur Lehre dienen können. Namentlich wird die sorgfältige Auswahl der durch Beamte mit Hochschulbildung zu besetzenden Dienstposten und deren dem unbedingten sachlichen Bedürfnisse anzupassende Begrenzung nicht nur betriebswirtschaftlich, sondern auch dem Standesansehen dieser Beamten nur förderlich sein. Auch die zum Teile recht günstigen Erfahrungen, die die im Kriege in ausgedehntem Maße zur Anwendung gelangte Beschäftigung von Frauen in verschiedenen, darunter auch in manchen ihnen bis dahin verschlossen gewesenen Zweigen des Eisenbahndienstes gezeitigt hat, sollten für eine Überprüfung und erweiterte Bestimmung jener Geschäfte, deren Versehung auch künftighin weiblichen Bediensteten anvertraut werden könnte, verwertet werden. Eine sorgfältige Personalauslese, für die durch die vor einiger Zeit eingeführte Kündbarkeit des Dienstverhältnisses während der ersten fünf Dienstjahre bereits die Bahn geebnet ist, und eine gediegene Ausbildung der Bediensteten, für welche in den seit einer Reihe von Jahren bestehenden Beamtenanwärter- und Bahnmeisterschulen und in den kürzlich neu errichteten Vorarbeiterkursen bereits zweckmäßige und nach Bedarf weiter auszugestaltende Einrichtungen geschaffen sind, soll dem Betriebe einen tüchtigen Personalnachwuchs zuführen. Die vielfachen während des Krieges durchgeführten, den jeweiligen Augenblicksbedürfnissen angepaßten und daher notwendigerweise nur ein unzulängliches Stückwerk darstellenden Regelungen der Personalbezüge werden durch eine planmäßige Besoldungsreform zu ersetzen sein, die in materieller Beziehung die Entlohnung der Bediensteten mit den aus den gegebenen wirtschaftlichen Verhältnissen sich ergebenden Daseinsbedingungen in Einklang zu bringen, in formeller Beziehung auf die möglichste Vereinfachung der Gebührenbemessung hinzuzielen haben wird und damit die Möglichkeit weiterer Personalersparnisse insbesonders im Rechnungsdienste erschließen soll. Aus dem letzteren Grunde wird im Rahmen der Besoldungsreform auch die während des Krieges sehr zweckmäßigerweise durchgeführte Freihaltung der Bediensteten von Abzügen für Steuern, Stempel und Taxen und dgl., die eine namhafte Erleichterung der Personalbezügeliquidierung und in deren Gefolge beträchtliche Ersparnisse an Rechnungsbeamten ermöglicht, beizubehalten und nach Maßgabe des in einzelnen Richtungen vorwaltenden Bedürfnisses noch weiter auszubauen sein. Besondere Obsorge wird der Besetzung wichtiger und verantwortungsvoller, insbesonders leitender Stellen zuzuwenden und hiebei in Beherzigung des Kanzlerwortes „freie Bahn jedem Tüchtigen" ausschließlich der persönlichen und sachlichen Eignung der Bewerber bestimmender Einfluß einzuräumen sein. Eine neue erfolgverheißende Richtung ist der Fürsorge für die Bediensteten durch die während des Krieges geschaffenen Einrichtungen zur gemeinschaftlichen Versorgung mit Lebensmitteln, Bekleidungsgegenständen und sonstigen Gütern des täglichen Lebensbedarfes gewiesen worden. Diese Einrichtungen müssen im Frieden nicht nur beibehalten, sondern unter den dann gegebenen weit günstigeren Bedingungen entsprechend ausgestaltet werden. Der solcherart zu einer dauernden Einrichtung auszubildende Zusammenschluß der Bediensteten zu gemeinschaftlichen Befriedigung ihrer wirtschaftlichen Bedürfnisse, der sie der Vorteile des Großeinkaufes teilhaftig macht und von der unnötigen Verteuerung ihrer Wirtschaftsrechnung durch den Zwischenhandel befreit, ist zweifellos höher zu werten als immer wieder erneuerte Gehaltsaufbesserungen, die ja schließlich zum größten Teile doch immer wieder in die Taschen der Wohnungsvermieter und Händler fließen.

Auch auf dem Gebiete der sachlichen Erfordernisse werden die während des Krieges gewonnenen Erfahrungen vielfach nutzbringende Verwertung finden können. Die wiederholten und mit der Fortdauer des Krieges in immer weitergehendem Maße notwendigen Drosselungen des Personenverkehres werden gewiß sowohl von dem reisenden Publikum als auch von der Staatsbahnverwaltung selbst als eine äußerst drückende Begleiterscheinung des Krieges empfunden und der Wiederaufbau eines den gegebenen Verkehrsbedürfnissen ausreichend entsprechenden Friedensfahrplanes wird eine der ersten und wichtigsten, nach Wiederkehr geregelter Verhältnisse zu lösenden Aufgaben der Staatsbahnverwaltung zu bilden haben. Immerhin wird aber bei der Neuerstellung dieses Fahrplanes, der Frage des Ertrages der zu führenden Züge jedenfalls in höherem Maße als bisher Beachtung zuzuwenden sein, manche während des Krieges durchgeführte

Digitized by Google

Verkehrseinschränkungen werden vielleicht auch mit den Bedürfnissen des Friedensverkehres als vereinbar befunden werden. Die ausgedehntere Verwendung mechanischer und maschineller Hilfsmittel, zu der im Kriege zunächst unter dem Drucke des wachsenden Leutemangels geschritten wurde, verspricht auch für die Friedenszeit schätzenswerte betriebswirtschaftliche Vorteile in Bezug auf die Beschleunigung und Regelmäßigkeit des Arbeitsvorganges und die Ersparung von Arbeitskräften. Die Erfahrungen, welche mit der durch den Materialmangel bedingten Verwendung von Ersatzstoffen während des Krieges gewonnen wurden, haben die volle Gleichwertigkeit einzelner dieser Ersatzstoffe ergeben und eröffnen mithin die Möglichkeit durch die weitere Verwendung dieser weitaus billigeren Stoffe in der Friedenszeit Ersparnisse zu erzielen, Desgleichen hat die in der Kriegszeit zur eisernen Pflicht gewordene äußerste Sparsamkeit in der Materialgebarung zu einer sorgsamen Verwertung verschiedener bis dahin unbeachtet gebliebener Abfallstoffe geführt, die auch im Frieden zum Vorteil der Betriebskosten wahrzunehmen sein wird, wie auch die Verwertung verschiedener in der Not der Kriegszeit ersonnener und weiterhin nach Möglichkeit noch auszubauender Neuerungen auf technischem Gebiete für die Zukunft schätzenswerte betriebswirtschaftliche Vorteile erwarten läßt.

Endlich wird auch die Investitionstätigkeit dem Ziele der Herbeiführung günstigerer Betriebsergebnisse dienstbar zu machen sein. Sie darf nicht in kurzsichtiger Beschränkung und übel angebrachter Sparsamkeit sich mit der notdürftigen Befriedigung der augenblicklich auftretenden Bedürfnisse, die gewöhnlich noch während der Ausführung der bezüglichen Herstellungen durch die Fortentwicklung des Verkehres überholt werden, zufrieden geben, sondern muß vorausblickend auch für die absehbaren Anforderungen einer weiter reichenden Zukunft vorsorgen. Unter Vermeidung jedes überflüssigen Luxus muß sie vor allem bedacht sein, eine solche Ausgestaltung der Bahnanlagen herbeizuführen, die eine möglichst wirtschaftliche Ausführung des Betriebes ermöglicht. Durch die Herstellung räumlich ausreichender Zugreihungsanlagen und Vermehrung der Stationsgleise sollen die Voraussetzungen für eine raschere Durchführung der Reihungsarbeiten und damit für den beschleunigten Umsatz der Lokomotiven und Wagen geschaffen werden, wodurch in weiterer Folge eine bessere Ausnützung der Fahrbetriebsmittel und der Bedienungsmannschaften ermöglicht und der Bedarf an rollenden Material und Bediensteten vermindert wird. Je mehr der Wagenumlauf gefördert wird, desto eher sind auch die Staatsbahnen in der Lage, den jeweiligen Verkehrsbedarf mit ihrem eigenen Wagenbedarf zu decken und durch rasche Rücksendung der fremden Wagen der in den letzten Friedensjahren in Erscheinung getretenen bedeutenden Steigerung der Ausgaben für Wagenmieten entgegen zu wirken. Ebenso wird durch eine zielbewußte Anspannung des Werkstättenbetriebes eine Verminderung der Reparaturbestände und damit eine Vermehrung der für das jeweilige Verkehrsbedürfnis verfügbaren Fahrbetriebmittel ermöglichen, so daß, zumal von den großen, während des Krieges durchgeführten Fahrparknachschaffungen bei aller Berücksichtigung der nach dem Kriege in ausgedehntem Umfange durchzuführenden Kassierungen immerhin doch eine größere Anzahl von Fahrzeugen als absolute Vermehrung des Fahrparkes erübrigen dürfte, in den Fahrbetriebsmittelnachschaffungen und den hiefür erforderlichen kostspieligen Aufwendungen in absehbarer Zeit sich doch ein maßvolleres Zeitmaß als zulässig erweisen wird.

Die Aufgabe, dis sich die Staatsbahnverwaltung in der Durchführung einer so umfassenden betriebswirtschaftlichen Neugestaltung zu setzen haben wird, ist eine gewaltige und äußerst schwierige und nicht gering sind sicherlich die Hemmnisse, denen sie auf diesem Wege begegnen wird. Aber diese Aufgabe muß gelöst werden, wenn anders nicht die gegenwärtig so sehr darniederliegenden Staatsbahnfinanzen dauerndem Siechtum preisgegeben werden sollen, und sie wird gelöst werden, wenn der ernstliche Wille der zu ihrer Durchführung Berufenen sich mit der einsichtsvollen Unterstützung der Öffentlichkeit und namentlich jener Kreise vereinigen wird, denen die Obsorge und Verantwortung für die Bestellung unseres Staatshaushaltes anvertraut ist. Wenn aber dieses große Werk der glücklichen Vollendung zugeführt sein wird, dann werden die Staatsbahnen, die sich im Kriege als eine so mächtige Stütze der unbeugsamen Widerstandskraft des Reiches erwiesen haben, auch die ihnen gebührende Stellung als eines der wichtigsten Machtmittel in der Staatswirtschaft einnehmen und dann werden sie, wie dies alle aufrichtigen Freunde des Staatsbahngedankens sehnlichst wünschen, endlich auch eine Gutpost in unserem Staatshaushalte werden.

Neue Satzungen der Krankenkasse der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung.

Beamte, tretet der Krankenkasse bei!

Am 1. Jänner 1918 sind bei der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung neue Krankenkassensatzungen in Wirksamkeit getreten. Wir verzeichnen diese an sich bedeutungsvolle Tatsache in unserem Blatte nicht nur deshalb, weil die neuen Satzungen einen durchgreifenden Neubau der Krankenversicherung der Staatseisenbahnbediensteten darstellen, sondern insbesondere deswegen, weil in ihnen zum erstenmale die seit Jahren einer Regelung erheischende Frage der Beamtenkrankenfürsorge in sehr zweckmäßiger Weise gelöst ist.

Bekanntlich hielten sich die Beamten der Krankenversicherung bisher ferne, weil die Beiträge, die sie zu zahlen hatten, sehr hoch bemessen waren und in Bezug auf die Krankenkassenleistungen vor allem der Umstand den Beitritt zur Krankenkasse nicht ratsam erscheinen ließ, daß der Beamte im Falle seiner Unterbringung im Krankenhause sich ebenso wie die niederen Bediensteten mit der dritten Verpflegsklasse begnügen mußte.

Die neuen Satzungen ermäßigen nun für die Beamten die Kassenbeiträge, in dem sie statt der bisherigen 3% vom Gehalte (ohne Beschränkung auf ein Höchstausmaß) einen Beitrag in der Höhe von 1·8% vom ganzen Jahresarbeitsverdienste, höchstens aber 1·8% von K 10 für den Tag bestimmen, und führen für Beamte (Aspiranten, Volontäre und Bahnoffiziantinnen) die zweite Verpflegstaxe, allerdings mit einigen Einschränkungen ein.

Der Beamte zahlt nach den neuen Satzungen höchstens K 5·40 monatlich als Beitrag in die Krankenkasse ein, ohne Rücksicht darauf, ob sein Gesamtverdienst mehr als K 10 für den Tag beträgt. Während also bisher in der ersten Gehaltsstufe ein Assistent K 3, ein Adjunkt K 5·50, ein Revident K 7, ein Oberrevident K 9, ein Inspektor K 12 und ein Oberinspektor K 16 monatlich zu zahlen hatten, werden nunmehr alle nur K 5·40 zahlen, daher nur ein Assistent mehr, dagegen alle übrigen weniger als früher. Daß die Regelung vom versicherungstechnischen Standpunkte ganz in Ordnung ist, geht schon aus der Erwägung hervor, daß alle erwähnten Beamtengruppen die Krankenkasse ungefähr in demselben Maße in Anspruch nehmen. Ältere Beamte werden zwar öfters krank, dafür aber haben sie schon erwachsene Kinder, für welche die Begünstigungen der Krankenkasse nicht mehr bestehen.

Bezüglich der zweiten Verpflegsklasse in den Krankenanstalten enthalten die neuen Satzungen im § 16 Absatz 6 nachstehende Bestimmung: „Jenen Beamten,

Digitized by Google

Beamtenaspiranten, Volontären, vertragsmäßig angestellten Beamten sowie Bahnoffiziantinnen, die sich wegen einer die Behandlung in einer Krankenanstalt oder einer Lungenheilstätte erheischenden Erkrankung in einer öffentlichen Krankenanstalt oder in einer mit der Krankenkasse im Vertragsverhältnisse stehenden Lungenheilstätte nach einer höheren als der letzten Verpflegsklasse behandeln lassen, werden die Verpflegskosten nach der vorletzten Klasse ersetzt. Für allfällige Operationskosten wird außerdem ein Ersatz, jedoch nur bis zum Höchstbetrage von K 300 und nur dann geleistet, wenn der Kranke nachweist, daß nach den für die betreffende Krankenanstalt geltenden Vorschriften bei Unterbringung von Krankenkassenmitgliedern nach der vorletzten Klasse die Operationskosten neben den Verpflegskosten besonders zu zahlen sind."

Selbstverständlich haben auch die Beamten Anspruch auf alle gesundheitlichen Einrichtungen der Kasse, wie auf Unterbringung in den Bädern und Badeorten (Karlsbad, Pistyan, Franzensbad, Podebrad (Herzkrankheiten Welchov bei Jaroměř (Rheumatismus, Exsudate), Bohdeneč (Rheumatismus und Rekonvaleszenz), Teplitz-Schönau, Tauschim bei Brandeis a. E. (Gicht und Rheumatismus), Sankt Stefano (bei Triest), Lossnitz, Marienbad bei Salzburg) auf Zahnplombieren und Zahnersatz, Mineralwässer, Bandagen, auf ärztliche Behandlung und Heilmittel für Frauen und Kinder (unter 18 Jahren) einschließlich der Zieh-, Stief- und Wahlkinder, auf Begräbnisgelder im Falle des Ablebens des Beamten selbst (in der Regel K 300) und des Ablebens der Gattinnen (in der Regel K 120) und der Kinder (K 60 oder K 30) usw.

Wird nun der große Wert dieser Leistungen insbesondere bei der gegenwärtigen Teuerung richtig eingeschätzt, so kann kein Zweifel darüber auftauchen, daß der Beitritt zur Krankenkasse für den Beamten einen großen Vorteil bedeutet. Allerdings setzt dieser Beitritt die bahnärztliche Untersuchung des Beamten und seiner Gattin und unter 18 Jahre alten Kindern voraus. Es ist aber zu gewärtigen, daß die Bahnärzte in dieser Richtung den Beamten wie bisher in verständnisvoller Auffassung des Zweckes entgegenkommen werden.

VERSCHIEDENES.

Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien. In der am 13. Jänner 1918 im großen Konzerthaussaale abgehaltenen satzungsmäßigen Aufführung wurde eine Reihe wertvoller Werke zu Gehör gebracht. Dem nicht leicht zu singenden und infolge des alten Kirchentones und seiner fremdartigen Harmonien auch schwer faßbaren altdeutschen Volkslied „Wacht auf", für Männerchor und Orgel gesetzt von A. v. Othegraven, lieh unser vorzüglicher Organist Valker seine stützende Begleitung, so daß insbesondere die machtvolle zweite Strophe zur vollen Wirkung kam. Sehr gefallen hat Schuberts „Nachtigall" (Klavierbegleitung durch Robert Speck), bei welchem Gesange allerdings ein wirksameres Hervortreten des (weil zu schwach vertretenen) Tenors zu wünschen gewesen wäre. Vorzüglich wurde das von Zander für Männerchor gesetzte „Wiegenlied" von Brahms gesungen. Das Lied selbst hat durch die Umschreibung für Männerchor wohl kaum gewonnen — denn Brahms hat genau gewußt, warum er ein Wiegenlied für eine, und zwar für eine weibliche Stimme geschrieben hat. Zur vollen Wirkung wurden durch den trefflich geschulten Verein auch die „Trompete von Gravelotte" von Hegar und die „Helden feier" von Bruch gebracht. Chormeister Führich gehört heute sicher zu den besten Chordirigenten Wiens; durch und durch musikalisch, sicher und ruhig hat er seine Sänger vollkommen in der Hand, so daß der an Zahl und Stimmen durch die Kriegsansprüche stark beeinflußte Verein mit vollem Können und schöner Ausgeglichenheit seine künstlerische Aufgabe lösen konnte.

Die von Fräulein Hedy Horner gesungenen Arien und Lieder ließen uns in der jungen, anmutigen Sängerin ein Talent und gute Schule kennen lernen. Ihre wohlgebildete, silberhelle Stimme kam sowohl in dem Verdischen Ziergesang aus Rigoletto als namentlich in dem schönen Liede Führichs „Dich grüßt der Mai" zur vollen Geltung. Führich saß natürlich am Klavier, wie immer vollendet begleitend. Sein eigenes Lied erfordert einen guten Spieler. Sängerin, Begleiter und Vertoner fanden reichsten Beifall. Desgleichen Kapellmeister Organist G. Valker, der Werke von Bach und Brahms mit vollendeter Meisterschaft und Beherrschung der wunderschönen Orgel des Konzerthauses zu Gehör brachte. Namentlich die in allen Himmeln verklingenden Töne der von humana und eines neu eingebauten Pianissimo-Registers erregten allgemeine Bewunderung. *Hilscher.*

Eisenbahnbauten im zweiten Halbjahre 1916. Am Ende des ersten Halbjahres 1916 verblieben in Österreich 194·5 *km* Eisenbahnlinien und zweite und dritte Geleise im Bau. Hiezu kamen im zweiten Halbjahre 1916 Hauptbahnen 1·3 *km* (Massengüterplatz nächst der Erdberger Lände in Wien) und 1·6 *km* Kleinbahnen (Straßenbahn in Krakau). Dem öffentlichen Verkehre wurden übergeben: 2·5 *m* Hauptbahnen (Teilstrecken Breitenlee—Leopoldau und Gerasdorf—Breitenlee) und 0·4 *km* Kleinbahnen (Straßenbahn in Salzburg). Nach Abrechnung der eröffneten Baustrecken verblieben somit am Ende des zweiten Halbjahres 1916 wieder 194·5 *km* im Bau. Es sind dies folgende Hauptbahnstrecken: Knin—Přibudic—Landesgrenze, Verschiebebahnhof bei Wršovic-Nusle, Verbindung Lieben—Wrsovic-Nusle, Bahnhofumbau in Linz, zweite Geleise Leitmeritz—Schreckenstein, Freistadt—Zartlesdorf, Lest—Neumarkt—Freistadt und Simmering—Gramat-Neusiedl, drittes Geleise Simmering—Prater Ausweiche, zweites Geleise Stadlau—Gerasdorf, Verschiebebahnhof Breitenlee und Massengüterlagerplatz Erdberger Lände. Von Lokal- und Kleinbahnen sind im Bau: Polanka—Groß-Kunzendorf—Schönbrunn, Ruprechtshofen—Gresten, Marienberg—Braunsberg, Kupferhammer—Deutsch-Neudorf, Peggau—Übelbach, Zahnradbahn in Karlsbad, Schwebebahn Zanbana—Fai, Teilstrecken der Straßenbahnen in Brüx und Krakau.

Eisenbahnbauten in Serbien. Die erste serbische Eisenbahn Belgrad—Nisch wurde zwar bereits Ende 1884 dem Verkehre übergeben, nach dieser folgte eine elfjährige Pause bis es zur Eröffnung der 8·5 *km* langen normalspurigen Bahn Belgrad—Belgrader Schlachthaus kam. Nach weiteren zehn Jahren wurde der Verkehr auf der 15 *km* langen Linie Kruševac—Stalac eröffnet. Hiemit schien das Eisenbahnbauprogramm Serbiens erschöpft gewesen zu sein. Auf diese Weise ist besonders der westliche, nun unter österreichisch-ungarischer Verwaltung stehende Teil Serbiens lange Zeit ohne Eisenbahnen geblieben und erst zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts begann man die Wichtigkeit der Eisenbahnen für das gesamte Wirtschaftsleben eines Landes einzusehen. Nun schritt man auch tatsächlich zu Eisenbahnbauten in größerem Maße, da jedoch die Ansicht vorherrschend war, daß Serbien bereits genug normalspurige Bahnen besitze, sind alle neuen Linien schmalspurig gebaut worden. Auf diese Weise wurden auf österreich-ungarischem Verwaltungsgebiet die Schmalspurbahnen Mladenovac—Arangjelovac—Lajkovac-Valjevo—Zabrež und Kruševac—Čačak—Užice ausgebaut, während eine Verbindung von Čačak nach Lazarevac projektiert war, welche sich dort an die Linie nach Zabrež an-

Digitized by Google

schließen sollte. Der Krieg hat Serbien in der Ausführung dieses Planes verhindert, die österreichisch-ungarische Verwaltung nahm sofort nach der Besetzung Serbiens den Eisenbahnbau, der Čačak mit der Grenzstation Zabrež verbinden sollte, in Angriff. Die Arbeiten sind nun so weit gediehen, daß unlängst die Strecke Čačak—Gornji Milanovac dem Verkehr übergeben werden konnte, während von der Zabrežer Seite aus die Arbeiten bis zur Station Banjani fertiggestellt sind. Es verbleibt also noch die kurze Strecke Gornji Milanovac—Banjani, an der fleißig gearbeitet wird. Nach Vollendung dieses Baues wird aber dem Verkehr ein Gebiet erschlossen werden, das zu den landwirtschaftlich fruchtbarsten, in bergbaulicher Hinsicht aber infolge des Erzreichtumes des Rudniker Gebirges, welches die neue Bahn durchschneidet, zu den wichtigsten Gebieten Serbiens gezählt werden kann.

Zulassung des allgemeinen Stückgutverkehrs. Im Hinblick auf die günstigere Transportlage hat das Eisenbahnministerium verfügt, daß im Hinterlande nunmehr Stückgüter sowohl als Eilgut wie auch als Frachtgut zur Beförderung zugelassen werden. Diese Maßnahme konnte allerdings vorläufig hinsichtlich einzelner besonders belasteter Stationen sowie der Südbahnstrecke Wien—Marburg und der im Bereiche der Feldtransportleitungen gelegenen Linien noch nicht vollkommen durchgeführt werden; es wurden jedoch die in Betracht kommenden Direktionen angewiesen, nach Möglichkeit gleichfalls den Stückgutverkehr zu eröffnen. Da bei einer allzu umfangreichen Auflieferung von Stückgütern Güterstauungen zu befürchten sind, die unvermeidlich neuerdings zu einschneidenden Verkehrsbeschränkungen führen müßten, erscheint es unbedingt geboten, daß nur wirklich dringende Güter zur Auflieferung gebracht werden. Es bedarf hiezu der verständnisvollen Mitwirkung der Parteien, damit die getroffene Maßnahme, durch die — wenn auch zunächst nur in beschränktem Umfang — eine Versendung aller Güter ermöglicht wird, aufrechterhalten werden kann. Besonders empfiehlt es sich, die bereits versandbereiten Güter nicht auf einmal, sondern allmählich aufzuliefern.

Einführung der 4. Wagenklasse in Bayern. Gleichzeitig mit der Einführung der neuen Personenverkehrssteuern und der allgemeinen Personentarifreform am 1. April 1918 ist in Bayern die Einführung der 4. Wagenklasse beabsichtigt. Von diesem Zeitpunkt an werden dann, da auch die badische Eisenbahnverwaltung die Einführung der 4. Wagenklasse beschlossen hat, sämtliche deutschen Eisenbahnverwaltungen die 4. Wagenklasse führen. Durch die 4. Wagenklasse kommt die große Spannung in Wegfall, die bei den Personenzügen zwischen den Fahrpreisen der 3-b-Klasse (2 Pfg.) und der 2. Klasse (4·5 Pfg.) besteht. Ab 1. April wird an Stelle der 3-b-Klasse die 4. Klasse treten, während die 3. Klasse zum Tarif von 3·7 Pfg. in den Personenzügen eingeführt werden wird. Hiedurch ist den Reisenden, welche nicht in der untersten, aber auch nicht in der teueren 2. Klasse fahren wollen, die Möglichkeit gegeben, in einer Klasse mit mittlerer Preislage zu fahren.

Auf den Nebenbahnen wird die 4. Klasse und nach Bedarf die 3. Klasse geführt; nur auf den Nebenbahnen mit großem Verkehr wird sich die Ausstattung der Züge den Bedürfnissen des Reiseverkehrs anpassen. Die Vorortzüge werden nur Wagen 4. Klasse ohne wesentliche Veränderung der bisherigen Wagen führen.

Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten in der Baustoffbeschaffung und in den Arbeiterverhältnissen werden vorerst neue Wagen 4. Klasse nicht angeschafft, sondern es werden ältere Wagen 3. Klasse und auch 2. Klasse in Wagen 4. Klasse umgebaut. Die Wagen 4. Klassen werden wie auf den übrigen deutschen Eisenbahnen nicht für alle Reisenden Sitzgelegenheit bieten; es werden vielmehr größere Räume für Stehgäste und Reisende mit Traglasten geschaffen.

Die Eisenbahngüterbesteuerung in Deutschland. Der Dresdener Generalanzeiger bringt aus der Feder seines steuerrechtlichen Mitarbeiters eine gedrängte Darstellung des neuen deutschen Gesetzes über die Besteuerung des Eisenbahnverkehres, die wir zur Ermöglichung eines Vergleiches mit unserer Regelung des gleichen Gegenstandes (vgl. Heft 16 unserer Zeitschrift) im Wortlaute mitteilen.

„Der 1. August d. J. bringt dem gesamten wirtschaftlichen Leben Deutschlands eine weitere steuerliche Belastung, zu welcher uns der Zwang des gegenwärtigen Krieges und die damit verbundene notwendige Deckung des Reichsbedarfes nötigte: an diesem Tage werden alle Güter, welche der Eisenbahn zur Beförderung übergeben werden, mit 7% des Beförderungspreises zu Lasten des Absenders versteuert. Damit tritt ein Teil des Gesetzes vom 8. April 1917 über die „Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs" in Kraft.

Nach § 12 genannten Gesetzes ist die Besteuerung der Güter eine einheitlich gleichmäßige prozentuale. Es ist hierbei gleichgültig, welche Beförderungsart für das zur Aufgabe kommende Gut in Frage kommt und welche Stellung es in der für die Anwendung der Eisenbahntarife etwa maßgebenden Güterklassifikation einnimmt; auch auf welche Entfernung das Gut befördert wird, spielt in der Besteuerung keine Rolle. Dagegen sind die Frachten für die Berechnung der Abgabe maßgebend. Je höher dieselben sich stellen, desto höher wird auch die Abgabe ausfallen, während sie bei niedrigen Frachten als kaum merklich in die Wagschale fallen dürfte. Außerdem haben neben den im Gesetz erwähnten Privatanschlußfrachten auch die Frachtzuschläge als Besteuerungsgrundlage zu gelten. Dagegen sollen Nebengebühren und bare Auslagen (zum Beispiel die Nachnahmen des Spediteurs für Rollgeld, Spesen für Lagerung, Verpackung usw. auch die Gebühren, die aus Anlaß der Zollüberwachung und Zollabfertigung entstanden sind) außer Ansatz bleiben. Hierbei sind unter Nebengebühren auch diejenigen Gebühren zu verstehen, die in Nebengebührentarifen als solche aufgeführt sind. Um dem Leser eine ungefähre Übersicht zu verschaffen, wie hoch sich die neugeschaffene Abgabe stellt, möchten wir folgendes Beispiel aufführen: Im Stückgutverkehr beträgt die Fracht für 100 *kg* Papier auf eine Beförderungslänge von 590 km gerechnet Mk. 12, demnach beträgt die Abgabe 84 Pfg. Massengüter, wie zum Beispiel Kohle, sind natürlich wesentlich billiger; so beträgt die Fracht für eine Tonne auf eine Beförderungslänge von 600 km Mk. 11·90, die Abgabe also 83 Pfg.

Was den Begriff des „Gutes" anbelangt, so ist dieser ebenso abzugrenzen, wie er in dem Gesetz über den Frachturkundenstempel seine Festlegung erfahren hat. Nach dieser Auslegung fallen insbesondere unter die Besteuerung nach dem neuen Gesetz auch die Beförderung von Fahrzeugen, für die Kilometerfracht für die Achse oder den Wagen berechnet wird; desgleichen die Beförderungen von Expreßgut.

Schuldner der Abgabe ist derjenige, der den Beförderungspreis zu bezahlen hat. Erfolgt die Beförderung auf Grund veröffentlichter Tarife, so ist die Abgabe in diese einzunehmen. Der Betriebsunternehmer — hier also die Eisenbahn — vertritt den Steuerschuldner der Steuerbehörde gegenüber kraft Gesetzes in der Zahlung. Obwohl dem Rechtsgrund nach öffentlichen Rechts, ist das Verhältnis zwischen Betriebsunternehmer und Steuerschuldner bürgerlich rechtlicher Natur. Demnach stellt sich im Verhältnis des Betriebsunternehmers zum Steuerpflichtigen die Abgabe als ein „Zuschlag" zum Beförderungspreise dar. Unter diesem Gesichtspunkte entsprach es der Zweckmäßigkeit, die Einrechnung der Abgabe soweit vorzuschreiben, als die Beförderung auf Grund „veröffentlichter Tarife" erfolgt. Im Güterverkehr wird die Ein-

Digitized by Google

rechnung, soweit sie den internationalen Verkehr anbelangt, nur allmählich vorgenommen werden können, da der gegenwärtige Krieg ein Hindernis darstellt, dies jetzt sofort vornehmen zu lassen. Dafür ist aber dem Bundesrat die Befugnis erteilt worden, von der Verpflichtung zur Einrechnung der Abgabe in den Beförderungspreis Ausnahmen zuzulassen. Das würde zur Zeit insonderheit bei solchen Gütern zutreffen, die nach dem Auslande bestimmt sind. Solche Güter sind übrigens nach § 17 des neuen Gesetzes der dem Grenzpunkt nächstgelegenen Steuerstelle spätestens vor der Ausfahrt zur Besteuerung schriftlich anzumelden.

Güter, die im Inlande vom Auslande zur Aushändigung kommen, unterliegen ebenfalls der neugeschaffenen Abgabe und sie beträgt ebenfalls 7% des Beförderungspreises. Diese sind der für den Ort der Aushändigung zuständigen Steuerstelle schriftlich anzumelden. Die Entrichtung der Abgabe soll vor der Abgabe des Gutes bei der Steuerstelle erfolgen. Als Unterlagen für die Anmeldung haben die Frachturkunden oder Abschriften von diesen zu dienen. Eine Belästigung für den Verkehr wird in diesem Urkundenzwang nicht bestehen, da die Ausstellung solcher Urkunden schon jetzt die Regel ist.

Über die Verjährung hat das neue Gesetz zweierlei Fristen vorgeschrieben. Einmal beginnt die Verjährung für Ansprüche, die dem Unternehmer wegen der Zahlung nachgeforderter Abgaben gegen den Schuldner zustehen, bereits mit dem Ablaufe des Tages, an dem die Nachzahlung erfolgt ist, während in den Fällen, wo die Abgabe überhaupt noch nicht entrichtet war, die Verjährung erst in fünf Jahren, seit dem Schlusse des Jahres, in dem die Abgabe fällig war, erfolgt. Entstehen aus Anlaß der Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe Streitigkeiten, so ist der Rechtsweg zulässig. Eine solche Klage müßte, bei Verlust des Klagerechts, binnen sechs Monaten nach erfolgter Beitreibung oder mit Vorbehalt geleisteter Zahlung bei dem Landgericht, ohne Rücksicht auf den Streitgegenstand, erhoben werden. Soweit bei diesem eine Kammer für Handelssachen vorhanden ist, gehört der Rechtsstreit vor letztere. Die Revision geht an das Reichsgericht. *Dr. R.*

BUCHANZEIGEN.

Die österreichische Kanzleisprache. Dieses treffliche, vom k. k. Oberbaurate Ing. Edmund Granzer zusammengestellte Verdeutschungsheftchen für alle Zweige des österreichischen Verwaltungsdienstes und Gerichtswesens ist soeben im Verlage des Vereins zur Pflege der deutschen Sprache in Wien in der zweiten Auflage erschienen und wie bisher vom Zahlmeister dieses Vereins Dr. Alfred Schmarda, Wien VI/1, Mariahilferstraße 69 zu beziehen. Trotzdem die Zahl der Stichwörter von rund 600 auf ungefähr 800 gestiegen und daher der Umfang des Heftchens wesentlich vergrößert worden ist, ist der Preis von 30 h für ein Stück unverändert geblieben. Der ungemein rasche Absatz der ersten Auflage, besonders infolge größeren amtlichen Bezuges durch obere und oberste Verwaltungsstellen und die Berücksichtigung fast aller zur ersten Auflage erhobenen Wünsche der verschiedensten Beamtenkreise lassen erhoffen, daß die zweite Auflage noch weitere und raschere Verbreitung als die erste bei Ämtern und Behörden finden wird.

Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn. Dieses seit dem Jahre 1860 (demnach seit mehr als 57 Jahren) erscheinende, in Eisenbahn-, sowie Geschäftskreisen sehr beliebte Buch, ist für 1918 als 43. Jahrgang erschienen und wird mit Rücksicht darauf, daß sein Inhalt nur auf amtlichen Angaben beruht, jedermann, für den die Kenntnis der Eisenbahner wichtig ist, wärmstens empfohlen und ist bei allen Buchhandlungen, sowie bei der Redaktion Wien II, Nordbahnstraße 50 (k. k. Nordbahndirektion) erhältlich.

Das Reinerträgnis wird in selbstloser Weise dem Eisenbahn-Unterstützungsfonds gewidmet, der die Unterstützung der Ärmsten der Armen (der nicht pensionsberechtigten Witwen und Waisen) zum Zwecke hat. Bisher wurde bereits K 38.600 Notenrente und K 2250 diesem Fonde zugeführt.

KLUBNACHRICHTEN.

Klubversammlung am 8. Jänner 1918.

Am Beginne der Versammlung teilte der Vorsitzende, Exzellenz Dr. v. Wittek, folgendes mit:

Seit unserer letzten Klubversammlung sind neu beigetreten, als ordentliche Mitglieder die Herren:

Benjamin Freund, Inspektor der k. k. Nordwestbahn-Direktion;

Dr. Alfred Kadisch, Inspektor der Kaiser Ferdinand-Nordbahn i. R.;

Adolf Michall, Oberrevident der k. k. österr. Staatsbahnen.

Ich begrüße die neuen Klubmitglieder herzlichst.

Leider haben wir das Ableben zweier Klubmitglieder zu beklagen, die Herren:

Theodor Leden, Zentralinspektor i. R. in St. Pölten und Karl Redlich, Oberbaurat und Bauunternehmer.

Beide Herren waren treue, bewährte Klubmitglieder, denen wir ein treues Gedenken bewahren werden.

Wir haben, einer Anregung von Klubmitgliedern Rechnung tragend, vor Monatsfrist die Einführung der Vormerkung für den Bezug Eiern getroffen. Diese Einrichtung hat sich nicht bewährt. Es wurden berechtigte Klagen laut, daß unsere, zum Teile in äußeren Bezirken wohnenden Mitglieder wiederholt herfahren mußten, um schließlich zu erfahren, daß sie erst bei der nächsten Sendung beteilt werden können, trotzdem noch zahlreiche nicht behobene Eier da waren. Es wurde daher die Vormerkung aufgelassen, und zur früheren, trotz der unvermeidlichen Mängel sich als besser erwiesenen Art der Verabreichung an die rechtzeitig erscheinenden Mitglieder zurückgekehrt.

Unsere nächsten Klubversammlungen finden statt:

Dienstag den 15. Jänner mit einem Vortrage des Herrn Departementsvorstandes Erwin v. Paska über „Die wirtschaftliche Zukunft Dalmatiens".

Am 22. Jänner Vortrag des Herrn Professor Dr. Rudolf Kobatsch über „Kriegskosten und ihre Deckung".

Am 29. Jänner Vortrag des Herrn Inspektor Theodor Kövesdy über „Vermögensabgabe".

Am 12. Februar Lichtbildervortrag des Herrn k. k. Oberrechnungsführers Franz Walden über „Semmering, Schneeberg, Rax und Wechsel".

Heute haben wir das Vergnügen, Herrn Zentralinspektor Professor Othmar v. Leixner zu hören, der uns einen Vortrag über „Das oberdeutsche Bauernhaus" halten und mit Lichtbildern erläutern wird.

Ich lade Herrn Professor v. Leixner ein, mit seinem Vortrage, dem wir mit größtem Interesse entgegensehen, zu beginnen.

Beifällig begrüßt, begann der Vortragende mit der Vorführung von Lichtbildzeichnungen über die grundlegenden Typen deutscher Bauernhäuser, ging sodann über auf die Urformen und die fortschreitende Entwicklung der hieher gehörenden Bauwerke und unterstützt durch ein vorzügliches Lichtbildmaterial, verbunden mit fachmännisch und künstlerisch gleich hoch stehenden Erklärungen wurde den aufmerkasmen Zuhörern sehr bald die behandelte Materie näher gebracht. Unser Interesse für dieses Kunstgebiet wurde insbesondere durch geschichtliche, ethnographische und volkswirtschaftliche Erläuterungen hervorragend gefördert.

Herrn Professor v. Leixner auf seinen ausgedehnten Kunstwanderungen folgend, mit seinem kunstgeübten Auge nichts übersehend, was des Interesse wert wäre, lernten wird das Bauernhaus in vielen Orten Deutschlands und unseres Vaterlandes kennen und fanden insbesondere in den Gauen der Wachau reichliche Gelegenheit zum Aufsuchen lohnender Objekte.

Unter der bewährten Führung des Vortragenden konnte es uns nicht entgehen, daß die durch Sonne und Licht und günstige Lebensbedingungen erzeugte Stimmung des Volkes in deutlicher Weise in der Art der Bauausführung der Bauernhäuser beredten Ausdruck fand und noch immer findet. Der lebensfrohe Talbewohner baut sein Haus schmuckvoller als der im Kampfe mit den Elementen und einsam, ohne Nachbarn stehende, ernste Bergmensch. Der Südländer liebt mehr den Farbenreichtum; der Bauherr im Norden drückt seinem Bauwerke den Stempel der Zweckmäßigkeit und des Ernstes auf.

Digitized by Google

Herr Professor v. Leixner fand noch Gelegenheit in überzeugender Weise die Stimmung der Volksseele, wie selbe wechselseitige Beziehungen zwischen den Arten der Bauernhäuser und den Heimatsliedern der darin wohnenden Leute erzeugt, durch Aufzählung einiger hübscher Liedertexte uns zu eigen zu machen, womit er seinen Vortrag unter zustimmendem, dankbaren Beifall schloß.

Exzellenz Dr. v. Wittek dankte Herrn Professor v. Leixner für den anziehenden und fesselnden Vortrag und bemerkte, daß dieser gewiß in uns allen die Anregung zur Betrachtung unserer heimatlichen Bauschönheiten geschaffen habe.

Wir folgten den Darbietungen mit um so größerer Aufmerksamkeit, als der überaus interessante Stoff von einem so eminenten Fachmann und vorzüglichen Beobachter vorgetragen wurde, mit welchen Worten Exzellenz Dr. v. Wittek die Versammlung schloß.

* * *

Klubversammlung am 15. Jänner 1918.

Die Versammlung wurde von Seiner Exzellenz Dr. Ritter v. Wittek mit folgenden Worten eröffnet: Ich begrüße die besonders zahlreich versammelten Damen und Herren und habe die nachstehenden geschäftlichen Mitteilungen zu machen:

Seit unserer letzten Klubversammlung sind beigetreten, als ordentliches Mitglied:

Herr Oberbaurat Ing. Eduard Ritter v. Heider, Direktor-Stellvertreter der n.-ö. Landesbahnen;

als außerordentliches Mitglied:

Frau Charlotte Feldscharek.

Die nächsten Klubversammlungen finden wegen der Beheizungsschwierigkeiten in unserem anstoßenden Zimmer statt und zwar werden Vorträge halten:

Am 22. Jänner Herr Professor Rudolf Kobatsch über „Kriegskosten und ihre Deckung".

Am 29. Jänner Herr Inspektor Theodor Kövesdy über „Vermögensabgabe".

Der nächste Lichtbilderabend, und zwar des Herrn k. k. Oberrechnungsführers Franz Walden über „Semmering, Schneeberg, Rax und Wechsel" findet am 12. Februar in diesem Saale statt.

Heute haben wir das lang entbehrte Vergnügen Herrn Departementsvorstand Erwin v. Paska am Vortragstische begrüßen zu können, welcher über „Die wirtschaftliche Zukunft Dalmatiens" sprechen wird.

Ich lade Herrn von Paska ein, mit seinem Vortrage, dem wir mit größtem Interesse entgegensehen, zu beginnen.

Beifälligst begrüßt, begann der Vortragende mit folgenden Worten:

Österreich wird nach dem Weltkriege in erster Linie seiner Adriaküste ein besonderes Augenmerk zuwenden müssen. Dalmatien, unser Sonnenland an der Adria, muß unser bleiben. Es sei aus wirtschaftlichen und machtpolitischen Gründen sowie aus Rücksichten der Schiffahrt und infolge seiner günstigen geographischen Lage zwischen Mitteleuropa und dem nahen Orient ein wertvoller Besitz und habe eine wachsende Bedeutung für uns. Die wirtschaftliche Entwicklung der Adriaküste müsse nach zweifacher Richtung hin erfolgen: als Fremdenzentrum und in der Hebung der Land- und Forstwirtschaft, Industrie und Fischerei. Nach beiden Richtungen hin müßten noch vor Friedensschluß zielbewußte und großzügige Pläne zur Ausführung gelangen.

Der Vortragende entwickelte nun ein ausführliches Programm über die Ausgestaltung der Verkehrsmittel, der Schiffahrt und Automobillinien und namentlich über die dringend notwendige Schaffung eines dalmatinisch-albanischen Eisenbahnennetzes und einer neuen Reichslinie von Wien über Dalmatien und Albanien nach dem Pyräus, dem geographischpolitisch einzig richtigen und naturgemäßen Endpunkte für eine neue große mitteleuropäische Bahnlinie, da vom Pyräus aus Ägypten, der Suezkanal, Kleinasien und Syrien auf der kürzesten Überfahrtsstrecke erreicht werden könnten. Ebenso wichtig sei die Errichtung entsprechender Unterkunftsstätten, aber auch die Schaffung von Winterkurorten und Badeplätzen sowie die Einleitung einer großzügigen Propaganda. Vielversprechend seien in landwirtschaftlicher Beziehung der Anbau von Schnitt- und Zierpflanzen, von Frühgemüsen, ferner die Blumenkultur zur Erzeugung ätherischer Öle, der Tabakbau, die Kultur der Insektenpulverpflanze und des Maulbeerbaumes, die bessere Pflege des Mandel- und Feigenbaumes, des Weinstockes und des Ölbaumes sowie die Verwendung der Ginsterfaser. Durch intensivere Kultur und Vervollkommnung der Produktionsmethoden könnte der Ertrag bedeutend gehoben werden. Auch die Schafzucht sei einer weiteren Ausdehnung fähig. Die großen natürlichen Hilfsquellen des Landes, seine reichen Wasserkräfte (die beiden Flüsse Cetina und Kerka ergeben allein an 200.000 *PS*), seine Bodenschätze an Kohle, Eisen, Asphalt, Zementmergel, Bauxit usw. könnten im Verein mit der billigen Verfrachtungsmöglichkeit das Entstehen einschlägiger Industrien sehr begünstigen. Auch die Hochseefischerei sei noch einer großen Ausgestaltung fähig (Thunfisch und Sardellenfang), wenn der Fischfang auf kapitalskräftige Basis gestellt würde. Diese günstigen Vorbedingungen müssen energisch ausgenutzt und die notwendigen Mittel für fruchtbringende Investitionen bereitgestellt werden. Der Vortragende erwähnte, daß sich ein „Österreichisches Aktionskomitee zur wirtschaftlichen Hebung unserer Adrialänder" gebildet habe, an dessen Spitze der Statthalter von Dalmatien stehe. Dieses Komitee, dem auch bereits eine Reihe anderer angesehener Persönlichkeiten angehört, soll nach Fühlungnahme mit Regierungs-, Bank- und Industriekreisen die wirtschaftlichen Maßnahmen zur Entwicklung des Landes vorbereiten und durchführen. Der Redner schloß mit dem Wunsche, daß durch vereintes Bemühen aller Berufenen Dalmatien ein wertvoller Teil der Monarchie und ein bedeutungsvolles Tor nach dem Osten werden möge.

Reicher Beifall folgte den Ausführungen des Vortragenden, dem Exzellenz Dr. R. v. Wittek mit den Worten dankte: Die begeisterte Zustimmung ist ein Beweis, wie sehr uns der soeben gehörte Vortrag gefesselt hat. Das hochinteressante Thema liegt uns allen am Herzen und wir verdanken es dem Vortragenden, daß er in fachmännisch und künstlerisch vollendeter Weise uns derart schöne Bilder einer erwünschten Zukunft geboten hat. Wir alle wünschen, daß die Bemühungen des Herrn Departementsvorstandes Edl. v. Paska baldigst von praktischem Erfolge begleitet sein mögen. Wir wünschen, daß insbesondere die uns am nächsten stehende Frage: Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ehestens verwirklicht werde.

Mit nochmaligem, wärmsten Danke an den Vortragenden schloß Exzellenz Wittek hierauf die Versammlung.

* * *

Damenteenachmittag, Donnerstag den 17. Jänner 1918.

Große Zahl Besucher, großer Fleiß der anwesenden Damen in der Herstellung von Kriegsfürsorge-Gegenständen – zwei günstige Vorbedingungen für den befriedigenden Erfolg dieses Teenachmittages, der überdies den Vorzug hatte, daß die künstlerische Leitung den bewährten Händen des Ehepaares Staatsbahnrat Ing. Rudolf Schanzer anvertraut war, deren Bemühungen wir die Bekanntschaft mit durchwegs auf hoher Stufe stehenden Künstlern zu danken haben.

Der Vortragenden in vollster, reichempfundener Anerkennung gedenkend, gebietet uns der hier zur Verfügung stehende Raum mit der Aufzählung der Namen der Künstler zu begnügen, uns aber dennoch vor Augen zu führen, welch ausnehmend großen Kunstgenuß wir ihnen verdanken.

Wir nennen Herrn Professor Roderich Bass, das Mitglied des Hofburgtheaters Frau v. Aknay, die Violinvirtuosin Fräulein Carmen Ziffer, weiter einen Gast aus Karlsruhe, den Hofschauspieler Felix Krones, der sich uns als Lautensänger vorstellte, ferner in der Reihenfolge ihres Auftretens fortsetzend: Konzertsängerin Fräulein Grete Schweiser und den in seinen gediegenen dichterischen Schöpfungen uns längst bekannten Kollegen Herrn Staatsbahnrat Ing. Rudolf Schanzer, der in glänzendem Vortrage besonders des von ihm verfaßten, von feinstem Humor und Satyre getragenen Gedichtes „Es jubeln die Geigen" der Veranstaltung den würdigsten und interessantesten Abschluß bot.

Insp. Taussig, Schriftführer.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Am 23. Jänner fand eine Besprechung zwischen den Verwaltungen der österreichischen und ungarischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaften im Verwaltungsgebäude der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft statt, wie sie auch bisher ein- bis zweimal im Jahre gepflogen wurde, um die schwebenden Verkehrsfragen und Tarifangelegenheiten einvernehmlich zu regeln. In diesem Jahre nahmen zum ersten Male auch die Vertreter der Verwaltung des Bayerischen Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft Regensburg teil, worin ein erfreuliches Zeichen für die gegenseitige Annäherung zwischen sämtlichen am Donauverkehre interessierten Schiffahrtsgesellschaften im Sinne einer gemeinschaftlichen Zusammenarbeit bei der Lösung der gewaltigen Verkehrsaufgaben der nächsten Zukunft erblickt werden darf. Wie wir hören, bahnten diese Besprechungen eine vollkommene Verständigung in allen behandelten Fragen an. Die Beratungen werden am 24. Jänner fortgesetzt und voraussichtlich beendet.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 4. Wien, den 15. Februar 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Neuregelung der österreichischen Unfallversicherung mit besonderer Berücksichtigung der Unfallversicherung der Eisenbahnbetriebe. — Schiffahrt: Die Brünner Handels- und Gewerbekammer und die Wasserstraßenfragen. — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichischen, ungarischen, bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Ständiger Tärifausschuß des Staatseisenbahnrates. Der Ausbau der Vintschgaubahn. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jänner 1918. Staatsbahnkonferenzen. Bau- und Betriebslängen der ungarländischen Bahnen nach dem Stande mit Ende 1916. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Klubversammlungen.

a) Vorträge.

19. Februar 1918: k. k. Regierungsrat Leopold Ritter von Stockert: „Kanaltransportersatz". (Mit Lichtbildern).

5. März: k. k. Finanzsekretär Dr. Viktor Strobl: „Eine malerische und historische Wanderung durch Stein a. d. Donau. (Mit Lichtbildern.)

12. März: n. öst. Oberlandesrat Dr. Karl Kostersitz: „Im Fluge durch das Weltall." (Mit Lichtbildern).

19. März: Dr. Ing. Viktor Kaplan, Professor der k. k. deutschen technischen Hochschule in Brünn: „Über das Wesen und Werden von Erfindungen."

2. April: Frau Helene Gegenbauer: „Vom Tiroler Volke." (Mit Lichtbildern.)

Beginn der Klubversammlungen ½7 Uhr abends.

Der Vortragsaal kann nur mäßig beheizt werden.

b) Damen-Abende zu Gunsten der Kriegsfürsorge.

Jeden Donnerstag um 5 Uhr Nachmittag.

Neuregelung der österreichischen Unfallversicherung mit besonderer Berücksichtigung der Unfallversicherung der Eisenbahnbetriebe.

Am 31. August 1917 ist im österreichischen Reichsgesetzblatte unter Nr. 363 das Gesetz vom 21. August 1917, betreffend die Abänderung einiger Bestimmungen über die Unfallversicherung der Arbeiter, erschienen. Dieses Gesetz bedeutete einen weiteren Schritt in der Verwirklichung der in Österreich nahezu über 20 Jahre bestehenden Bestrebungen nach einer Neuregelung der Arbeiterversicherung. Von dem ersten Schritte, der die Krankenversicherung betroffen hat, haben wir bereits in dieser Zeitschrift (Jahrgang 1917, Heft 6 u. ff.) ausführlich berichtet. Gleichwie diese Änderung der Krankenversicherung, stellt auch die gegenwärtige Änderung der Unfallversicherung im wesentlichen nichts anderes dar, als einen Auszug aus dem betreffenden Abschnitte der in der Öffentlichkeit seinerzeit viel besprochenen Regierungsvorlage eines Gesetzes über die Sozialversicherung. Auch in der Beziehung weisen die beiden Novellen eine Gleichheit auf, daß sie sich nur auf das unumgänglich Notwendigste beschränken und sich daher in erster Reihe nur auf solche Fragen beziehen, deren Regelung der Krieg und die von ihm herbeigeführte Notlage der Versicherten unausbleiblich machte.

Bevor wir zur eigentlichen Besprechung des neuen Gesetzes übergehen, wollen wir noch nachstehendes erwähnen.

Das erste Gesetz über die Unfallversicherung der Arbeiter in Österreich ist das Gesetz vom 28. Dezember 1887, RGBl. Nr. 1 ex 1888. Dieses Gesetz (welches in der Folge kurz auch „Ursprungsgesetz" genannt werden wird), wurde zum erstenmale durch das Gesetz vom 20. Juli 1894, RGBl. Nr. 168 (sogenanntes „Ausdehnungsgesetz") novelliert. Das

Digitized by Google

gegenwärtige Gesetz vom 21. August 1917 (im nachstehenden kurz „Novelle") bedeutet nun — abgesehen von bedeutungslosen Nachtragsgesetzen, betreffend die Einhebung der Versicherungsbeiträge — die zweite Novelle des Ursprungsgesetzes und die erste Novelle des Ausdehnungsgesetzes und umfaßt acht Artikel.

I. Der Artikel I ersetzt den § 5 des Ursprungsgesetzes und enthält folgende 2 wichtige Neuerungen:

Erstens wird dort bestimmt, daß den beim Betriebe sich ereignenden Unfällen jene gleichgehalten sind, die sich bei solchen häuslichen oder anderen Verrichtungen ereignen, zu denen der Versicherte neben der die Versicherungspflicht begründenden Beschäftigung und während ihrer Dauer durch den Betriebsunternehmer oder in seinem Namen oder durch einen dem Versicherten im Arbeitsverhältnisse Vorgesetzten herangezogen wird.

Zweitens werden in diesem Artikel den Betriebsunfällen auch solche Unfälle gleichgestellt, die sich auf dem Wege von der Wohnung zur Arbeit oder von der Arbeit zur Wohnung ereignen, soferne dieser Weg keine im Eigeninteresse des Versicherten begründete oder sonstige mit dem Arbeitsverhältnisse nicht zusammenhängende Unterbrechung erfahren hat.

Die durch diese Bestimmungen festgesetzte Ausdehnung der Haftung der Unfallversicherungsanstalten auf Unfälle, welche sich nicht eigentlich „beim Betriebe" ereignen, aber immerhin in einem gewissen Zusammenhange mit dem Betriebe stehen (indem der Bedienstete zufolge seines Dienstverhältnisses sich der Gefahr, einen solchen Unfall zu erleiden, gar nicht oder nur schwer entziehen kann) ist dem § 201 der in der XXI. Session 1911 des Abgeordnetenhauses eingebrachten Regierungsvorlage eines Gesetzes betreffend die Sozialversicherung entnommen, erscheint billig, wurde allgemein gewünscht und bringt auch den Unfallversicherungsanstalten insoferne eine gewisse Erleichterung, als hiedurch eine große Zahl von Streitigkeiten, die diese Fragen hervorzurufen pflegten, aus ihrer Entscheidungspraxis beseitigt werden.

Der Anerkennung der bei häuslichen Arbeiten vorkommenden Unfälle als Betriebsunfälle kommt bei den Eisenbahnen wohl eine geringere Bedeutung zu*).

Viel wichtiger ist die zweiterwähnte Bestimmung über den Weg zur Arbeit und von der Arbeit, und zwar im besonderen im Bereiche der Eisenbahnunfallversicherung. Denn es gibt wenig Betriebe, deren Bedienstete so häufig auf ihren Wegen in die Arbeit und aus derselben der Unfallsgefahr ausgesetzt wären, wie die Eisenbahnbetriebe, da die Bediensteten der Eisenbahnen sehr häufig sich auf jenen Wegen der Eisenbahn selbst, also eines immerhin bedeutend betriebsgefährlichen Beförderungsmittels bedienen. Dieser Umstand hat ja auch dazu geführt, daß die Bg. Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen sich schon seit vielen Jahren entschlossen hat, die Unfälle auf dem Wege in den Dienst und aus dem Dienst in gewissen Fällen als Betriebsunfälle anzuerkennen, nämlich dann, wenn der Bedienstete sich im Zeitpunkte des Unfalles auf dem Bahngrund befand. Möglicherweise hat die genannte Anstalt bei dieser ihrer Entscheidungsübung auch andere als bedienstetenfreundliche Zwecke verfolgt.

Diese Annahme bestärkt gerade der angeführte Umstand, daß die genannte Anstalt nur die auf dem Bahngrunde und nicht auch die anderswo auf dem Wege in den Dienst oder aus dem Dienste erlittenen Unfälle anzuerkennen pflegte. Denn nur in ersterem Falle käme, wenn der Unfall nicht seitens der Anstalt in der Gestalt einer Unfallsrente entschädigt würde, die Leistung der Entschädigung auf Grund des Haftpflichtgesetzes in Betracht, da ja Unfälle auf dem Bahngrunde sich fast immer als „Ereignisse im Verkehre" im Sinne des Haftpflichtgesetzes darstellen. Die Anstalt entschädigt auf diese Weise den Bediensteten an Stelle der Bahn, die Bahn entschädigt die Anstalt durch erhöhte Unfallversicherungsbeiträge. Ein Rechtsstreit, den die Haftpflicht der Bahn sonst zur Folge hätte, ist vermieden und die Anstalt erscheint zudem vor der Bedienstetenschaft im günstigeren Lichte.

Vergeblich war man bemüht, für diese gut überlegte Vorgangsweise bisher im Gesetze eine Unterlage zu finden. Diese hat also erst die Novelle gebracht. Jetzt muß aber die Anstalt alle Unfälle auf dem Dienstwege anerkennen, ohne daß der Bahngrund hiebei ein Unterscheidungsmerkmal bilden könnte. Der Weg in den Dienst und aus dem Dienste darf allerdings keine im Eigeninteresse des Versicherten begründete Unterbrechung erfahren.

Beachtenswert ist weiter, daß an dieser Stelle in der Novelle, nicht wie im Gesetzentwurfe betreffend die Soizalversicherung, die „Wohnstätte", sondern die „Wohnung" des Arbeiters als Anfangs- bezw. Zielpunkt des Weges bezeichnet wird. Der Bedienstete ist also nach der Novelle schon nach dem Verlassen der Wohnungstüre und nicht erst — wie dies der erwähnte Gesetzentwurf durch das Wort „Wohnstätte" festsetzen wollte — nach dem Verlassen des Haustores als versichert anzusehen.

II. Durch diesen Artikel wird der § 6 des Ursprungsgesetzes ersetzt. Insoweit hierin das Höchstausmaß des für die Renten- und Beitragsbemessungsgrundlage anrechenbaren Jahresarbeitsverdienstes von den bisherigen K 2400 auf K 3600 erhöht wird, berührt diese Neuerung nicht die Eisenbahnbediensteten, weil hinsichtlich dieser schon in dem auch weiterhin aufrecht bleibenden Art. VII des Ausdehnungsgesetzes bestimmt wird, daß für die Bemessung ihrer Rente (und die Bemessung der für sie zu zahlenden Beiträge) der

*) Doch können einschlägige Fälle auch hier vorkommen, wie zum Beispiel, wenn ein Eisenbahnarbeiter im Garten seines Vorgesetzten Arbeiten verrichtet und dabei verletzt wird. Die Leistung einer Unfallsentschädigung in diesen Fällen ist dadurch gerechtfertigt, daß der Arbeiter eine solche Verrichtung begreiflicherweise nicht ablehnen kann, weil er sonst Gefahr laufen würde, daß ihm daraus im Dienstverhältnis Unannehmlichkeiten entstehen. Selbstverständlich ändert an der Bedeutung dieser Vorschrift auch das bestehende Verbot, zu solchen Diensten die Unterstellten heranzuziehen, nichts, weil sich ja solche Arbeitsleistungen dadurch gewiß nicht vermeiden lassen.

Digitized by Google

ganze Jahresarbeitsverdienst (ohne Einschränkung durch einen Höchstbetrag) maßgebend ist. Abgesehen von der weiteren Neuerung dieses Artikels bezüglich der Rentenbemessungsgrundlage für Lehrlinge, Volontäre und Praktikanten, die ja schon wegen der geringen Zahl solcher Personen in den Eisenbahnbetrieben ziemlich bedeutungslos ist, enthält dieser Artikel aber in anderen Belangen sehr wichtige Abweichungen von dem bisherigen Rechtszustande.

Diese Abweichungen sind:

1. Bisher hat die Vollrente (das heißt die bei 100%iger Erwerbunfähigkeit gebührende Rente) bei den Eisenbahnern betragen:

a) bei gewöhnlichen Betriebsunfällen 60%,

b) bei Verkehrsunfällen 90% des Jahresarbeitsverdienstes.

Nunmehr (nach der Novelle) ist die Vollrente in Fällen unter

a) mit $66^2/_3$% und unter

b) „ 100%

des Jahresarbeitsverdienstes zu bemessen.

2. Die im Falle der teilweisen Erwerbfähigkeitseinbuße gebührende Rente wurde bisher an ein Höchstausmaß gebunden, und zwar:

a) bei gewöhnlichenBetriebsunfällen 50% und

b) „ Verkehrsunfällen 75%

des Jahresarbeitsverdienstes.

Die Novelle kennt nun solche Höchstgrenzen nicht, sondern bestimmt ganz einfach, daß im Falle teilweiser Erwerbunfähigkeit und für deren Dauer die Rente einen Bruchteil der Vollrente betragen soll, je nach dem Maße der Minderung der Erwerbfähigkeit.

Diese Verbesserung des bisherigen Zustandes ist dem § 204, Absatz 1, *b*) des obbezogenen Gesetzentwurfes betreffend die Sozialversicherung entnommen.

3. Das bisherige Gesetz kannte nicht, wie die deutsche Gesetzgebung, eine sogenannte Hilflosigkeitsrente, das ist eine das 1½fache der Vollrente betragende Rente, welche einem Verletzten gebührt, der derart hilflos ist, daß er fremder Pflege und Wartung bedarf. Nur im Art. VII des Ausdehnungsgesetzes war eine an eine solche Maßnahme erinnernde Bestimmung enthalten, wonach den durch einen Verkehrsunfall verletzten Eisenbahnbediensteten „im Falle eines dauernden Siechtums" die Rente bis zum doppelten Betrage, das ist 120% des Jahresarbeitsverdienstes, erhöht werden kann (Siechtumsrente). Die Bedingung für die Zuerkennung dieser Siechtumsrente, das ist „ein dauerndes Siechtum", hat sich aber in der Praxis als zu hart erwiesen, so daß das Schiedsgericht der Bg. Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, um diese Bestimmung überhaupt ins Leben umzusetzen, sich genötigt sah, das dauernde Siechtum schon dort anzunehmen, wo der Verletzte im Sinne der obigen Umschreibung sich als „hilflos" dargestellt hat. Diese Übung hat sich bei dem genannten Schiedsgerichte nicht nur unter dem Eindrucke der deutschen Gesetzgebung, sondern insbesondere auch unter dem Eindrucke der aus dem deutschen Unfallversicherungsgesetz übernommenen Bestimmung des § 204 ,letzter Absatz, des Gesetzentwurfes betreffend die Sozialversicherung, eingebürgert, welche, gleichwie in Deutschland, ganz allgemein, das heißt für alle Unfälle (nicht bloß für Verkehrsunfälle) und für alle Verletzte (nicht bloß für Eisenbahner) festgesetzt hat, daß die Rente bei Verletzten, insolange sie infolge des Unfalles nach Beendigung des Heilverfahrens derart hilflos sind, daß sie fremder Pflege und Wartung bedürfen, auf das 1½fache der Vollrente zu erhöhen ist.

Hinsichtlich der Eisenbahner hat der erwähntee Gsetzentwurf im § 263 die bisherige Siechtumsrente in eine Hilflosigkeitsrente verwandelt, das hießt die 120%ige Rente nicht mehr für den Fall des Siechtums, sondern schon für den Fall des oben umschriebenen Zustandes, der sogenannten Hilflosigkeit vorgesehen. Den Satz 120% hat aber dieser Entwurf behalten.

In der jetzigen Novelle zum Unfallversicherungsgesetz ist nun diese Frage durch das Abgeordnetenhaus (ohne eine diesbezügliche Regierungsvorlage) merkwürdigerweise wie folgt geregelt worden:

a) Die Hilfslosigkeitsrente (1½facher Betrag der Vollrente im Falle der oben umschriebenen Hilflosigkeit des Verletzten) wurde im Art. II allgemein (auch für Nichteisenbahner) eingeführt.

b) Der Artikel VII des Ausdehnungsgesetzes, welcher für Verkehrsunfälle die 1½fache Vollrente einführt, wurde aufrechterhalten und es wurden bloß der in diesem Artikel für die Siechtumsrente festgesetzte Satz von „120%" des Jahresarbeitsverdienstes unter Nichtänderung des auf den Begriff der Siechtumsrente bezughabenden Stelle auf „$1^1/_3$" des Jahresarbeitsverdienstes erhöht (Art. VI der Novelle).

Aus dieser — vielleicht gar nicht beabsichtigten — Regelung ergeben sich nun für die Eisenbahner nachstehende Rentenbeträge:

a) Gewöhnlicher Betriebsunfall:
- *aa*) Vollrente — wie erwähnt — $66^2/_3$%,
- *bb*) Hilflosigkeitsrente 100%,
- *cc*) Siechtumsrente besteht nicht.

b) Verkehrsunfall:
- *aa*) Vollrente — wie erwähnt — 100%,
- *bb*) Hilfslosigkeitsrente 150%,
- *cc*) Siechtumsrente $133^1/_3$%

des Jahresarbeitsverdienstes.

Für den Fall des Siechtums des Verletzten beträgt also (nach Verkehrsunfällen) die Rente weniger ($133^1/_3$%) als im Falle der Hilflosigkeit (150%), obwohl das Siechtum in der Regel einen schlimmeren Zustand des Verletzten darstellt als die Hilflosigkeit.

4. Schließlich enthält der in Rede stehende Art. II der Novelle noch nachstehende zwei, der bisherigen Gesetzgebung nicht oder nicht in dieser Weise bekannte (dem § 204, Absatz 3, bezw. § 201 des Gesetzentwurfes, betreffend die Sozialversicherung, entnommene) Bestimmungen, nämlich:

Digitized by Google

a) daß die volle Rente auch solchen Verletzten gewährt werden kann, welche nicht mehr gänzlich erwerbunfähig sind, jedoch noch eine zeitlang zur gänzlichen Wiederherstellung ihrer Erwerbfähigkeit oder zur Besserung seines Zustandes besonderer Schonung bedürfen, und

b) daß dem Verletzten ein Anspruch auf Schadenersatz nicht zusteht, wenn er das schädigende Ereignis vorsätzlich oder bei Begehung eines strafgerichtlich festgestellten Verbrechens herbeigeführt hat.

(Schluß folgt.)

SCHIFFAHRT.

Die Brünner Handels- und Gewerbekammer und die Wasserstraßenfragen. In einer der letzten Sitzungen der Brünner Handelskammer wurde der folgende inhaltreiche Bericht erstattet, den wir unseren Lesern vollinhaltlich zur Kenntnis bringen. „Die Kriegsereignisse und die mitteleuropäische Bewegung haben die Wasserstraßenfrage in Österreich wieder in den Vordergrund des Interesses gerückt. Die jahrelangen unausgesetzten Bemühungen der an der Durchführung des mit dem Gesetze vom 11. Juni 1901, RGBl. Nr. 66, festgelegten Wasserstraßenprogramms interessierten Faktoren schienen vergeblich, als die Regierung im Jahre 1911 den Entwurf eines Gesetzes dem Reichsrate vorlegte, das neben einzelnen Kanalisierungen, Talsperren und sonstigen wasserwirtschaftlichen Arbeiten bloß die Kanalisierung einer Teilstrecke der schiffbaren Verbindung von der Oder zum Stromgebiete der Weichsel und bis zu einer schiffbaren Strecke des Dnjestr vorsah, die Ausführung der übrigen Kanalprojekte jedoch einem späteren Zeitpunkte vorbehielt. Hiemit war die Durchführung des seinerzeit mit so großer Begeisterung aufgenommenen Koerberschen Wasserstraßenprogrammes auf unbestimmte Zeit verschoben. Immer schwererwiegende Einwendungen wurden gegen die wirtschaftliche Berechtigung der Kanäle vorgebracht, immer größer wurden die finanziellen Bedenken. Ein Verkehrspolitiker europäischen Rufes, Professor Sax, erklärte in seiner im Jahre 1911 erschienenen Flugschrift folgendes: „Die große Binnenwasserstraße von der Donau bis zum Dnjestr zeigt finanzielle Aspekten, die nicht anders als erschreckend genannt werden können, ein Gesamtdefizit von über 40 Millionen Kronen. Im wirtschaftlichen Effekt käme dies einer Vermehrung der öffentlichen Schuld um eine Milliarde gleich; ohne greifbaren Nutzen für die Förderung der Gesamtwirtschaft oder andere Zwecke des Staates." Allerdings führt er dieses ungünstige Ergebnis in der Hauptsache auf die galizischen Kanäle zurück, doch auch dem Donau-Oder-Kanal kann er als gesonderter Anlage nicht viel Chance zusprechen. Wohl aber erscheinen ihm die geplanten Wasserstraßen von größter wirtschaftlicher Bedeutung falls sie in einem systematischen Zusammenhange die Bindeglieder eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes darstellen und daher mit Rücksicht auf ihre internationale Verkehrsbedeutung auch Objekte einer internationalen Betätigung bilden.

Die militärische, politische und wirtschaftliche Bedeutung der von der Regierung Koerber geplanten Wasserstraßen als Glieder eines europäischen Wasserstraßennetzes wurde erst im Weltkriege voll erkannt. Denn jetzt wurde es klar, daß die Zentralmächte zu einem möglichst umfassenden Wirtschaftsgebiete mit dem nahen Oriente vereinigt werden und den überseeischen Verkehr durch binnenländische Wasserstraßen ergänzen, wenn nicht ersetzen müssen. Amerika wird in dem schon lange vor dem Weltkriege wahrnehmbaren Bestreben, die Monroedoktrin ins ökonomische zu übertragen, mehr denn je daran arbeiten, sich von den europäischen Märkten, insbesondere der deutschen Industrie unabhängig zu machen und Europa in wirtschaftliche Botmäßigkeit zu bringen. England wird mit seinen Kolonien in engste Verbindung treten. Wie immer man die Wirtschaftspläne der Ententestaaten für die Zeit nach dem Kriege beurteilen mag, so können doch die Schwierigkeiten des Seeverkehrs für die Zentralmächte und ihre Verbündeten nicht verkannt werden. Nur eine von feindlichen Einflüssen freie Wasserstraße, welche die Stromgebiete des Rheins, der Elbe und der Oder mit dem Schwarzen Meere verbindet, kann den Zentralmächten jene wirtschaftliche Unabhängigkeit gewährleisten, deren sie in Zukunft bedürfen werden. Die Voraussetzungen für die Herstellung dieser Wasserstraßen haben jedoch erst die kriegerischen Ereignisse geschaffen. Die eine Voraussetzung ist die Befreiung des Donauverkehrs von den bisherigen Behinderungen die zweite ist eine Verdichtung des wirtschaftlichen Verhältnisses zwischen dem Deutschen Reiche, der österreichisch-ungarischen Monarchie, den Balkanstaaten und der Türkei.

Im Pariser Frieden des Jahres 1856 wurde eine europäische Donaukommission bestellt, der Österreich, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Rußland und die Türkei, seit 1878 auch Rumänien angehören. Gestützt auf seine überragende Stellung in der Seeschiffahrt vermochte sich England an der Donaumündung geradezu ein Monopol zu verschaffen, durch welches der Verkehr von dem Strom über das Meer nach Westeuropa abgelenkt wurde. Von der Schiffahrt über die Donaumündung nach dem Meere entfielen im Jahre 1913 38·4% auf die britische Flagge, 18·1% auf unsere, an zweiter Stelle stehende Monarchie. Allerdings fand dieses Bestreben Englands außer durch die Gestaltung der handelspolitischen Verhältnisse eine wirtschaftliche Unterstützung in der enormen Differenz zwischen den Kosten des Flußverkehres gegenüber den Seefrachten. Die Transportkosten eines mit 650 *t* beladenen Schleppers betragen von Galatz bis Regensburg Mk. 18.000, sonach Mk. 2·78 für den Meterzentner, währen sie sich von Galatz nach Hamburg via mare auf Mk. 7800, d. i. Mk. 1·20 für den Meterzentner belaufen. Der Verkehr zur See ist deshalb so außerordentlich billig, weil Getreide eine Rückfracht bildet.

Die Erfahrungen des Weltkrieges offenbarten die Notwendigkeit, in den internationalen Verhältnissen der Donau und insbesondere ihrer Mündungen eine grundlegende Änderung zu treffen und vor allem die uns nicht nur politisch, sondern auch wirtschaftlich bekämpfenden Mitglieder der europäischen Donaukommission tunlichst auszuschalten. Dies ist auch deshalb erforderlich, weil die Bestimmungen über die Strompolizei, das Betriebsreglement, die öffenttlichen und privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, Tarife, Schiffahrtsabgaben und sonstige verkehrspolitische Fragen nicht nur für die Donau einheitlich geregelt werden müssen, sondern weil hiebei auch auf die Verhältnisse und Bedürfnisse des ganzen großen mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes Bedacht zu nehmen ist, um den mitteleuropäischen Großschiffahrtsweg zu einer Welthandelsstraße auszugestalten.

Es gilt aber auch noch die bedeutenden technischen Hindernisse der Donauschiffahrt zu überwinden, um den Verkehr ohne zeitraubende und kostspielige Umladungen und sonstige Unterbrechungen zu ermöglichen. Die Schwierigkeiten dieses Verkehrs zeigten sich im gegenwärtigen Kriege in ganz besonderer Weise. So konnte das Getreide, welches die Zentralmächte in der ersten Hälfte des Jahres 1916 von Rumänen bezogen, von den bedeutendsten Stapelplätzen wie Galatz und Braila, auf sogenannten Griechenschlepps, d. s. Schiffe von 1000 bis 1500 *t* Fassungsvermögen, nur bis Turn-Severin befördert werden, da diese Fahrzeuge das Eiserne Tor nicht passieren können. Von da ab wurde das Getreide nach Umladung mittels Elevatoren in sogenannten

Digitized by Google

Torschlepps durch das Eiserne Tor gebracht, um in einzelnen Stationen, so Orsova, Panczova, Bazias, auf die Eisenbahnen umgeschlagen zu werden. Zur Durchführuug dieses Transportes mußte man zerlegte Schraubenschleppdampfer aus Deutschland mittels Eisenbahn zu den geeigneten Plätzen an der Donau bringen. Auf die bedeutenden technischen Hindernisse und die infolgedessen erwachsenden hohen Kosten ist es zum Teil zurückzuführen, daß der Donauverkehr hinter dem anderer Flüsse so weit zurückbleibt. Während im Jahre 1912 auf dem kurzen österreichischen Anteil der Elbe (ohne Nebenflüsse) 3·3 Millionen *t* verfrachtet wurden, bezifferten sich die Transporte auf der österreichischen Donau (ohne Nebenflüsse) bloß auf 2·6 Millionen t. Zum Vergleiche sei angeführt, daß der Rhein im Jahre 1913 einen Verkehr von 67 Millionen *t*, die Oder bei Breslau einen Verkehr von mehr als 5·5 Millionen *t* aufwies, der Gesamtverkehr auf den österreichischen und ungarischen Strecken der Donau im selben Jahre bloß 6·9 Millionen *t* erreicht hat.

Welche technischen Vorarbeiten zu bewältigen sind, um die Donau ihrer weltwirtschaftlichen Bestimmung zuzuführen und sie dem mitteleuropäischen Wasserstraßennetz dienstbar zu machen, wird in einer der Kammer vor kurzem zugekommenen Publikation Sr. k. u. k. Hoheit des Herrn Erzherzogs Heinrich Ferdinand „Die Wasser straße Mitteleuropas" auf Grund eines überaus belehrenden und übersichtlich geordneten Materials dargelegt. Danach werden diese Arbeiten auf österreichischem (unterhalb Wien) und ungarischem Gebiete keine bedeutenden Summen, etwa 60 Millionen, erfordern, stellen sich dagegen für die Ausgestaltung der Donau oberhalb Wiens bis Regensburg sehr hoch und bed rfen einer län eren Bauzeit. Herr Erzherzog Heinrich Ferdinand gelangt zu dem Schlusse, daß die Donau bei Wien an das Kanalnetz des Koerberschen Programms anzuschließen und durch dieses die Verbindung zu den deutschen Wasserstraßen zu erhalten hätte. In einem an Seine kaiserliche Hoheit gerichteten Schreiben begrüßt es die Kammer besonders dankbar, daß in dem angeführten Werke der Donau-Oder-Kanal als notwendigste und in erster Reihe zu schaffende Wasserstraße bezeichnet und hiebei auch des Stichkanals nach Brünn gedacht wird. Die Kammer verfehlte nicht bei diesem Anlasse die große Bedeutung dieses Stichkanals und seiner gleichzeitigen Inbetriebsetzung mit dem Hauptkanal darzulegen. **(Schluß folgt.)**

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Im Dienstbereiche der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurden weiters ausgezeichnet: Durch Verleihung des Ritterkreuzes des Franz Joseph-Ordens mit der Kriegsdekoration: Bau-Oberkommissär Ing. Franz Wiehart. Durch Verleihung des Militärverdienstkreuzes III. Klasse mit der Kriegsdekoration und den Schwertern: Kontrollor Franz Grund, Kontrollor Theodor Lohwasser. Durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung und Verleihung der Bronzenen Militärverdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes: Bau-Oberkommissär Ing. Ludwig Ring. Durch Verleihung des Goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Oberkontrollor Franz Guth, Kontrollor Karl Ast, Beamtenaspirant Egon Schleif. Durch Verleihung des Silbernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Bahnmeister Josef Strache. Durch Verleihung des Eisernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Stationsmeister Arthur Framing, provisorischer Verschieber Max Hauptmann, Oberwerkmann Heinrich Parm. Durch Verleihung des Eisernen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: Schlosser Richard Eichler, Stationsaufseher Josef Goldbach, provisorischer Bahnrichter Franz Pietschmann, Akkordarbeiter Karl Prejsa, provisorischer Bahnrichter Anton Renner, provisorischer Verschieber Adolf Webersinke, provisorischer Verschieber Josef Plaschke. Durch Verleihung der Silbernen Ehrenmedaille vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: Oberkontrollor Anton Böhm.

Ständiger Tarifausschuß des Staatseisenbahnrates. In der ersten Sitzung des in der letzten Tagung des Staatseisenbahnrates gewählten ständigen Ausschusses für tarifarische und reglementarische Fragen des Güterverkehres wurde Herrenhausmitglied, Handelskammerpräsident Janotta zum Obmann und Reichsratsabgeordneter Dr. Kolischer zum Obmannstellvertreter gewählt. Unter den zur Besprechung gelangten Angelegenheiten führte insbesondere die Frage der Ausfuhrtarife zu einer längeren Aussprache, bei der der Vertreter des Eisenbahnministeriums einen Plan für die künftige Gestaltung der Tarife im Ausfuhrverkehre entwickelte. Eingehend wurde auch ein Antrag auf Aufhebung der mit 1. Jänner 1918 eingetretenen Tariferhöhungen für Nahrungsmittel besprochen. Nach den Aufklärungen der Regierungsvertreter, wonach die eingetretenen Tariferhöhungen eine Preissteigerung für Lebensmittel nicht zur Folge hatten und auch in Zukunft nicht befürchten lassen, schloß sich die überwiegende Mehrheit dem Regierungsantrag auf unveränderte Belassung der gegenwärtig gültigen Tarife für Lebensmittel an. Der Ausschuß befaßte sich weiter mit verschiedenen dem Eisenbahnministerium zugekommenen Wünschen auf Abänderung der im Zuge der Tariferhöhung durchgeführten Aufklassifikationen für verschiedene Güter, wie: Preßhefe, Sprengstoffe, Azeton, Holzgeist, baukeramische Artikel, und auf Wiedereinführung einzelner aufgehobener Ausnahmetarife, ferner mit der Frage einer Neuregelung der Tarife für Kohle und Koks sowie mit der Frage, der Heranziehung von Interessenten zur Mitwirkung bei der Fortentwicklung der Güterklassifikation.

Der Ausbau der Vintschgaubahn. Anläßlich des Bozner Aufenthaltes Sr. Majestät im vergangenen Spätherbst erhielt Bürgermeister Dr. Julius Perathoner die Versicherung, daß die Vintschgaubahn nunmehr ausgebaut werde. Und kurze Zeit darauf verlautbarte eine parlamentarische Korrespondenz, daß der Ausbau der Vintschgaubahn sofort nach Fertigstellung der Fleimstalbahn, und zwar zuerst in der Strecke Landeck—Pfunds in Angriff genommen werden solle. In Erweiterung dieser Nachrichten erfahren wir nun, daß das bisherige Kommando des Fleimstalbahnbaues dieser Tage nach Landeck an der Arlberglinie abgeht und dort die technischen Büros für den Bau der Vintschgaubahn einrichtet. Auch in Mals sollen technische Büros zur Errichtung kommen, was den Schluß zuläßt, daß die ganze Strecke bis Mals ausgebaut werden soll. Die Frage der Linienführung ist fast gänzlich geklärt. Unentschieden ist nur die Art der Einmündung in die Arlberglinie, wofür mehrere Wahlpläne ausgearbeitet wurden, und die Entwicklung in der Strecke Pfunds—Nauders, die wegen der großen Höhenunterschiede nicht unerhebliche Schwierigkeiten bietet. Die Bahn wird als normalspurige Vollbahn erbaut werden.

Digitized by Google

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jänner 1918.

Verwaltung	Befördert wurden				Einnahmen für					
	Personen	+ gegen 1917	Güter t	= gegen 1917	Personen und Gepack	+ gegen 1917	Güter	+ gegen 1917	zusammen	+ gegen 1917
Aussig-Teplitzer Eisenbahn:										
Altes Netz	505.900	+ 57.500	591.639	— 141.030	—	—	—	—	1.427.915	+ 315.618
Neues Netz	258.119	+ 20.919	46.788	— 25.076	—	—	—	—	349.516	+ 51.971
zusammen . .	764.019	+ 78.419	638.427	— 366.106		—	—	—	1,777.431	+ 367.589
Buschtehrader Eisenbahn .	521.476	+ 54.874	584.850	— 108.411	565.213	+ 159.363	2,171.870	+ 326.937	2,737.083	+ 486.300

Staatsbahnkonferenzen. Der kgl. ungarische Handelsminister hat angeordnet, daß die Direktion der kgl. ungarischen Staatsbahnen in Hinkunft von den langwierigen schriftlichen Unterbreitungen Abstand nehmen und ihm die seine Entscheidung erfordernden wichtigen Angelegenheiten mündlich vorzutragen habe. Zu diesem Behufe werden im Ministerium jede Woche unter dem Vorsitze des Handelsministers Staatsbahnkonferenzen gehalten werden, an denen außer dem Eisenbahn- und Schiffahrt-Oberinspektorat auch die Direktoren der Staatsbahnen teilnehmen werden, um jede Verzögerung der notwendigen Entscheidungen hintanzuhalten. Diese sicher ausgezeichnete Einführung ist deshalb möglich, weil die Verwaltung der kgl. ungarischen Staatsbahnen in der Direktion der kgl. ungarischen Staatsbahnen konzentriert ist. Infolge des Bestandes von 16 Direktionen bei den österreichischen Staatsbahnen, die zum Teil in sehr weit entfernten Orten ihren Sitz haben, ist leider bei uns eine solche Einrichtung allgemein nicht durchführbar. Für die vier Wiener Direktionen aber wäre sie wohl möglich und sollte versucht werden.

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Klubversammlung am 22. Jänner 1918.

Nach einigen Worten freundlicher Begrüßung der Anwesenden machte der Vorsitzende, Exzellenz Dr. v. Wittek nachstehende Mitteilungen:

Seit unserer letzten Klubversammlung sind dem Klub beigetreten als ordentliche Mitglieder die Herren:

Richard John, Oberrevident und

Leopold Unger, Oberstaatsbahnrat;

als außerordentliches Mitglied

Frau Jenny Großmann, Oberinspektorswitwe.

Die nächste Klubversammlung findet Dienstag den 29. Jänner statt. Hiebei wird Herr Inspektor Theodor Kövesdy einen Vortrag über „Vermögensabgabe" halten.

Infolge dienstlicher Verhinderung des Herrn Staatsbahnrates Dr. Viktor Leipen findet dessen, für den 5. Februar angekündigter Vortrag nicht statt.

Am 12. Februar findet im großen Saale der Lichtbildervortrag des Herrn k. k. Oberrechnungsführers Franz Walden über „Semmering, Schneeberg, Rax und Wechsel" statt.

Heute genießen wir das Vergnügen, einen Vortrag des Herrn Professor Dr. Rudolf Kobatsch zu hören, der uns Aufschlüsse über die geplante Deckung der Kriegskosten geben wird. Wir sehen dessen Ausführungen mit größtem Interesse entgegen, und ich lade Herrn Professor Dr. Kobatsch ein, mit seinem Vortrage beginnen zu wollen.

Dem mit beifälliger Zustimmung begrüßten Vortragenden gelang es, in übersichtlicher Weise ein Bild unserer gegenwärtigen Finanzwirtschaft zu entwerfen und uns durch die ungewohnten Reihen gigantischer Zahlen, wie solche eben nur der Weltkrieg zu bilden vermöchte, sicheres Geleit zu geben. Soweit es der Rahmen dieser Berichterstattung zuläßt, wollen wir, der wichtigsten Punkte des gediegenen Vortrages uns erinnernd, anführen, daß je nach der Quelle der Schätzungen die Kriegsauslagen aller Kriegführenden in den ersten 3 Kriegsjahren etwa 364 bis 430 Milliarden Mark betragen. Nimmt man noch die Zeitperiode nach den Schätzungen, also zweite Hälfte 1917 und erste Hälfte 1918 hinzu, so kommt man auf die Summe von etwa 600 Milliarden Mark. Für Österreich-Ungarn ist für diesen Zeitraum der Betrag von etwa 75 Milliarden Kronen einzusetzen.

Der Vortragende trat hier durch Aufzählung konkreter Beweise der fälschlichen Vorstellung entgegen, daß die Kriegsauslagen eine Verminderung des Volksvermögens bedeuten, besprach in eingehender Weise die beiden Gruppen: fortdauernde und vorübergehende Auslagen, zählte alle zu diesen Gruppen jeweils gehörenden Auslagen auf und gelangte dann zur Frage der Deckung, streifte die hiefür bisher gepflogenen Maßnahmen, erwähnte, daß bei der Suche nach Staatseingängen steuerpolitische Richtlinien allein unzureichend sind, was durch eine Reihe von Steuern veranschaulicht wurde, die entweder neu eingeführt, oder erhöht werden könnten, aber insgesamt ein viel zu geringes Erträgnis abwerfen würden; ein treffendes Beispiel über den Mißerfolg mancher Erhöhung von Steuern zeigte Professor Kobatsch an der Bier- und Branntweinsteuer, deren Mindererfolg durch die ungemein zurückgegangene Erzeugung sich erklärt. Mit wenigen Worten die Monopolwirtschaft des Staates streifend und die etwa hier zu gewinnenden Mehreinnahmen erklärend ging der Vortragende auf die Durchführung der Deckung über, und meinte, daß, da die Hälfte der Kriegsschulden heute die Kriegsanleihen bilden, es in erster Linie naheliegend sein wird, die kurzfristigen Anleihen in langfristige umzuwandeln.

Zur Frage: Wie könnte den Staatsfinanzen aufgeholfen werden, zählte der Redner die Ideen namhafter Finanzpolitiker auf, beleuchtete ihr Für und Wider und ging hierauf auf das Gebiet der schwebenden Schulden und deren Tilgung über. Besondere Aufmerksamkeit zollte der Redner dem Kapitel des Notenumlaufes der Aufsaugung besonders der tesaurierten Noten durch Ausgabe kurzfristiger Kassenscheine und andere Mittel.

Zum Schlusse kam Professor Kobatsch nochmals auf die Deckungsfrage zurück, trat überzeugend für die Vermögenssteuer ein und schloß seine Ausführungen mit dem Bemerken, daß er dessen gewiß sei, daß kein patriotisch fühlender Österreicher sich sträuben werde, durch eine einmalige Vermögensabgabe den dringendsten Bedürfnissen des Staates sowie sich selbst damit zu dienen, da sich nach seiner Überzeugung durch diese allgemeine Maßnahme die Kaufkraft des Geldes unbedingt heben müsse.

Exzellenz Dr. v. Wittek ergriff nunmehr das Wort und betonte, daß er sich wohl in Übereinstimmung mit der Mehrzahl der Zuhörer befinde, wenn er Herrn Professor Kobatsch für den anziehenden und lehrreichen Vortrag wärmstens danke.

Wir wurden insbesondere angenehm berührt, sagte Exzellenz Dr. v. Wittek, von einem ausgezeichneten Fachmanne Schilderungen über unsere vaterländische Finanzwirtschaft zu hören, die unser volles Vertrauen auf die Zukunft zu kräftigen vermögen.

Nachdem Exzellenz Dr. v. Wittek noch des erfreulichen Umstandes gedachte, ein Mitglied des Gewerbevereines, mit dem uns die Bande jahrelanger Freundschaft eint, in Herrn Professor Kobatsch begrüßen zu dürfen, schloß er unter nochmaligen Beifall der Anwesenden die Versammlung.

*

Wechsel in der Führung der Klubkasse.

Herr Direktor-Stellvertreter Ing. Berthold Kriser, der seit Kriegsbeginn die Klubkasse verwaltete, sah sich wegen eines aufgetretenen Leidens veranlaßt, von der Kassenführung zurückzutreten. An dessen Stelle übernimmt die Geschäfte des Klubkassiers bis zu der in der heurigen Hauptversammlung erfolgenden Neuwahl der Schriftführer, Bahnoberkommissär Herr Dr. Richard Malcher.

r.

* * *

Bericht über die Klubversammlung am 29. Jänner 1918.

Präsident Exzellenz Dr. Heinrich Ritter v. Wittek eröffnete die zahlreich besuchte Versammlung mit nachstehender Ansprache:

Wie bekannt, ist der von der Hauptversammlung gewählte Klubkassier, Revident Herr Adolf Nowak seit Kriegsbeginn zur militärischen Dienstleistung eingerückt, und steht auch gegenwärtig noch als k. u. k. Hauptmann in Crkovac in militärischer Verwendung. An dessen Stelle übernahm das Mitglied des Ausschußrates, Herr Direktor-Stellvertreter Ing. Berthold Kriser die Kassengebarung, und führte sie in mustergiltiger, selbstloser Weise.

Digitized by Google

Zu unserem lebhaften Bedauern sah sich Herr Ing. Kriser zu der Erklärung veranlaßt, daß sein Gesundheitszustand die Fortführung der Kassengeschäfte nicht zulasse, und er deshalb die Geschäfte des Klubkassiers niederlegen müsse.

Unser Klub, der Herrn Ing. Kriser für seine Leistungen für den Klub auch in zahlreichen anderen Fällen zu Dank verpflichtet ist (wir erinnern nur an seine wiederholte Betätigung als Schriftführer und Kassier, insbesondere aber an seine Bemühungen bei Schaffung der erweiterten Klubräume, welche Arbeit unter der kunstverständigen Leitung Krisers stand), vermag Herrn Ing Kriser außer dem aufrichtigsten Bedauern über dessen vorläufige Abgabe der Kassengebarung nur herzlichsten und uneingeschränkten Dank für seine Mühe und Leistungen zollen.

Hieran schließt sich unser aller vornehmlichster Wunsch nach baldiger, völliger Wiederherstellung, und wir hoffen, Herrn Ing. Kriser bald wieder mit gewohntem Eifer und Erfolge in der Klubleitung wirken zu sehen. Die Klubleitung wird Herrn Ing. Kriser den Dank des Klubs schriftlich zum Ausdrucke bringen.

Die Führung der Klubkasse übernimmt bis zu der bei der heurigen Hauptversammlung erfolgende Neuwahl des Kassiers der Schriftführer Bahnoberkommissär Herr Dr. Richard Malcher, der sich dieser wichtigen Aufgabe zu unterziehen in freundlichster Weise bereit erklärte.

Der für nächsten Dienstag den 5. Februar angesetzt gewesene Vortrag des Herrn Staatsbahnrates Dr. Viktor Leipen kann wegen Verhinderung des Vortragenden nicht stattfinden.

Der nächste Vortrag findet am 12. Februar statt, und zwar wird Herr Oberrechnungsführer Franz Walden uns Lichtbilder aus dem Gebiete des Semmering, des Schneeberges, der Rax und des Wechsels vorführen.

Am 19. Februar wird Herr Regierungsrat Leopold Ritter v. Stockert einen Vortrag über „Kanaltransportersatz", am 5. März Herr k. k. Finanzsekretär Dr. Viktor Strobl einen Lichtbildervortrag unter den Titel „Eine malerische und historische Wanderung durch Stein a. Donau" halten.

Heute hält Herr Inspektor Theodor Kövesdy einen Vortrag über die geplante „Vermögensabgabe."

Dieses jeden von uns berührende Thema sichert dem Herrn Vortragenden unsere gespannte Aufmerksamkeit.

Ich lade Herrn Oberleutnant Kövesdy ein, mit seinem Vortrage beginnen zu wollen.

Der Vortragende unterzog am Beginne seine Ausführungen die finanziellen Verhältnisse Deutschlands derzeit und vor dem Kriege einer kurzen Beleuchtung und ging sodann auf den Kern seines Themas der Vemögensabgabe über. Wohl als „mildernde Umstände" für ihre Einführung mochten die interessanten Hinweise gelten, mit denen uns Herr Oberleutnant Kövesdy das Bestehen von Vermögenssteuern schon im Altertume bei den Römern und Griechen in Erinnerung brachte; späterhin fanden sich in fast allen Staaten, besonders nach Kriegen immer wieder Gelegenheiten, durch eine einmalige Vermögensabgabe dem Staate bei außergewöhnlichen finanziellen Schwierigkeiten rasch helfend zu dienen. Im weiteren Verlaufe des Vortrages betonte der Redner die Notwendigkeit einer Vermögensevidenz, befaßte sich mit der Erläuterung des Begriffes: Kriegsgewinn und den steuerlich erfaßbaren Arten von Vermögen, wobei das Luxusvermögen der besonderen Aufmerksamkeit des Staates empfohlen wurde. Zur praktischen Durchführung der Vermögensabgabe kommend, gelangte der Redner zur Annahme, daß es im Interesse eines geordneten Staatshaushaltes und zur Erzielung erträglicher Valutaverhältnisse liegt, die weitgehendsten Opfer zu tragen, mit denen das Ziel ohne Unterbindung des erwerbenden Kapitals und ohne Beeinträchtigung der Unternehmungslust erreicht werden kann. Eine wirksame Aufteilung der dem Staate zufallenden Zinsenlast wäre seiner Ansicht nach nur im Wege einer allgemeinen Vermögensabgabe, verbunden mit der Ausgabe einer Zwangsanleihe für alle Besitzer von unbeweglichem Besitz möglich, wobei in den beiden Staaten der Monarchie gleiche Grundlagen gelten sollen. Die Vermögensabgabe sollte alle treffen; auszunehmen seien außer dem Staatsbesitze nur die Vermögen unter K 10.000, desgleichen die Fahrhabe (Mobilien, Wäsche usw.) bis zu diesem Werte. Auch seien Güter, die infolge des Krieges im Werte mindestens um ¼ geschädigt wurden, dann öffentliche Kunstsammlungen Privater von der Abgabepflicht auszuscheiden. Die Abgabe selbst wäre in eine einmalige, die von 3 bis 7% (progressiv) vom Gesamtvermögen betragen soll, und in eine jährliche zu scheiden; die letztere soll unverändert in den nächsten zehn Jahren in der Höhe von je einem Fünftel der einmaligen Abgabe entrichtet werden. Die Zwangsanleihe solle alle Immobilien in der Höhe des halben freien Wertes treffen. Sie wäre eine alpari aufzulegende 4%ige Anleihe aufzunehmen, bei deren Ausgabe eine zu diesem Behufe zu gründende Bank in Anspruch zu nehmen wäre. Aus den beiden Transaktionen schätzt der Vortragende eine einmalige Einnahme von zumindest 45 bis 46 Milliarden Kronen.

Unter beifälliger Zustimmung beendete Herr Inspektor Kövesdy seinen Vortrag mit den Worten, daß es ihn freuen würde, wenn seine Ideen Wertung finden würden und in jedem Bürger unserer Monarchie das Pflichtbewußtsein gegenüber dem Vaterlande auch auf dem behandeltem Gebiete gehoben würde.

Exzellenz Dr. v. Wittek dankte hierauf Herrn Oberleutnant Kövesdy mit dem Bemerken, daß der einmütige Beifall die Vorzüge des Vortrages bestens ausdrücke, daß die Behandlung des Themas in verständlicher und wertvoller Weise erfolgte und das nicht leichte Gebiet in sympatischer und klarer Darstellung vom Herrn Vortragenden beleuchtet wurde.

* * *

Damen-Teenachmittag, Donnerstag den 24. Jänner 1918.

Herr Staatsbahnrat Dr. Epstein hat in unseren Klubkreisen den gefestigten Ruf als gewiegter Veranstalter künstlerischer Unternehmungen. Es war daher nicht überraschend, daß eine außerordentlich große Zahl von Klubmitgliedern und Gäste erschien. Das Wirtschaftskomitee hatte vollauf zu tun, um der erfreulich großen Zahl an Bestellungen von Tee entsprechen zu können.

Unter den mitwirkenden Künstlern, die die hochgespannten Erwartungen der Zuhörer übertrafen, nennen wir den Oberregisseur Kramer, Mitglied des Deutschen Volkstheaters, der mit hinreißendem Humor „Die schöne alte Frau" von Molnar und „Meine Frau braucht ein neues Kleid" mit durchschlagendem Erfolge vortrug. Der Klub muß mit besonderem Danke die Förderung der von ihm gepflogenen Kriegsfürsorge hervorheben, wenn Künstler von der Bedeutung Kramers sich uns zur Verfügung stellen. Frau Bauer-Pilecka, Mitglied des k. k. Hofoperntheaters sang „O schöne Jugendtage" aus Evangeliman, dann eine Arie aus „Simson und Dalila". Durch reichen Beifall veranlaßt, gab die Künstlerin noch einige Lieder zu, die mit wärmstem Danke aufgenommen wurden. Wir führen weiter an, daß wir sodann liebgewonnene Klubfreunde, das Künstler-Ehepaar Foltermayer nach langer Pause wieder hörten und ihren ernsten und heiteren Einzelliedern und Duetten mit gewohnter Bewunderung lauschten.

Den Nachmittag beschloß die Vorführung mehrerer reizender Tänze durch die jugendliche Künstlerin Fräulein Lilli Weiss, deren vielversprechende Tanzkunst und mimische Darstellungsgabe den durch Kapellmeister Schönbaumsfeld am Klavier gebrachten Musikstücken lebendigfrische und überzeugende Wirklichkeit verlieh.

* * *

Damen-Teenachmittag, Donnerstag den 31. Jänner 1918.

Dank den Bemühungen des Herrn Professors Roderich Baß, war auch diese Veranstaltung durch die Mitwirkung von Künstlern hervorragenden Rufes vorteilhaft unterstützt.

Die zahlreichen Besucher begrüßten Frau Baronin Frieda Meinhardt, die nach mehrmonatiger Krankheit das erstemal wieder künstlerisch tätig war, besonders herzlich und zollten ihrem freien Vortrage humorvoller Gedichte und Dialektscherze wärmsten Beifall.

Zu besonderem Danke sind wir Herrn Professor Baß verpflichtet, der für seine Klaviervorträge ganz außerordentlichen, einmütigen Beifall erntete.

Zum Schlusse lernten wir in Fräulein Betti Richter eine vornehme, stimmbegabte Konzertsängerin kennen, die durch den Vortrag einer Reihe gediegenster Lieder ungeteilten Beifall auslöste. Ihr Vater, Herr Josef Richter ein freisinniger Musiker, unterstützte die Künstlerin durch treffliche Klavierbegleitung.

Inspektor M. Taussig. Schriftführer.

Erhöhung der Spielgelder.

Infolge bedeutender Verteuerung der Spielkarten mußten die Spielgelder vom 1. Februar l. J. an, und zwar für Tarockspieler von 30 auf 40 Heller; für Bridgespieler von 60 auf 70 Heller pro Person erhöht werden. Die Klubleitung.

Die Verwaltung (Administration) der „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" beehrt sich aufmerksam zu machen, daß ihre Adresse

nur Wien, I, Nibelungengasse Nr. 3

ist. — Im Namen derselben Insertionsaufträge einzuholen und durchzuführen, ist außer dieser Verwaltung selbst gegenwärtig nur die Firma Josef Alexander Klein berechtigt.

Digitized by Google

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Eröffnung der Lokalschiffverkehre Zemun (Semlin)—Belgrad und Zemun (Semlin)—Pancsova.

Die Lokalschiffverkehre zwischen Zemun (Semlin) und Belgrad, sowie zwischen Zemun (Semlin) und Pancsova werden diesjährig am 26. Jänner eröffnet.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 26. Jänner 1918.

Personenverkehr.

Eröffnung des Lokalschiffverkehres zwischen Belgrad und Šabac.

Der Lokalschiffverkehr zwischen Belgrad und Šabac wurde diesjährig mit 26. Jänner laut nachstehendem Fahrplane aufgenommen:

Mittwoch und Samstag	7^{30} vorm.	ab	Belgrad	an	12^{80} nachm.	Sonntag und Donnerstag
	8^{45} „	↓	Umka	↑	11^{15} vorm.	
	$10^{\cdot0}$ „	↓	Obrenovac	↑	10^{15} „	
	2^{30} nachm.	an	Šabac	ab	7^{00} „	

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 28. Jänner 1918.

Eröffnung der Güterannahme im Verkehre zwischen Wien und Budapest.

Am 4. Februar 1918 wurde im Frachtgutverkehr die Güterannahme von und nach den gesellschaftlichen Stationen Wien (Praterkai, Nordbahnlände) und Budapest (auch Budapest-Batthyánytér) eröffnet.

Wien, am 31. Jänner 1918.

Eröffnung der Güterannahme im Verkehre mit Pozsony.

Am 11. Februar 1918 wird die Güterannahme im Frachtgutverkehr von Pozsony nach Wien (Praterkai, Nordbahnlände) und Budapest (auch Budapest-Batthyánytér), sowie umgekehrt eröffnet.

Wien, am 6. Februar 1918.

K. k. österreich. Staatsbahnen.

Z. 867/1 V aus 1917.

Eröffnung der Haltestelle Wietersdorf

Am **15. Jänner 1918** wurde die zwischen den Haltestellen Wieting und Klein-St. Paul in Km 19.735 der Linie Launsdorf—Hüttenberg gelegene Haltestelle **Wietersdorf** für den **Personen- und Gepäckverkehr** eröffnet.

Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind, sofern an diesem Tage nicht auch die in Aussicht genommene neue Fahrordnung zur Einführung gelangt: folgende: Abfahrt von der Haltestelle Wietersdorf gegen Klein-St. Paul P.-H. Zug Nr. 1611 5^{58}, Zug Nr. 1615 5^{13}. Abfahrt von der Haltestelle Wietersdorf gegen Wieting P.-H. Zug Nr. 1612 10^{40}, Zug Nr. 1616 9^{49}. Für die in Aussicht genommene neue Fahrordnung sind die Verkehrszeiten aus den Aushangfahrplänen zu entnehmen. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle, die Gepäckabfertigung findet im Nachzahlungswege statt.

Villach, im Jänner 1918.

K. k. Staatsbahndirektion Villach.

Kapitalserhöhung

der

K. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe.

Das Bezugsrecht der neuen Aktien ist

vom 5. bis inklusive 16. Februar 1918

im Verhältnisse von 7 alten Aktien eine neue Aktie zum Emissionskurse von **K 660** auszuüben.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom **1. Februar 1918** werden die Ausnahmetarife für den Exportverkehr **E 4a** und **E 4b** für Holz, **E 5a** für ordinäre Holzwaren. **E 5b** für Friesen und **E 11a, E 11b** und **E 11c** für Zucker aufgehoben.

Für das österreichische Patent Nr. 58685 der Firma Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein, A.-G., Osnabrück, vom 1. Dezember 1912, betreffend:

„Schienenbefestigung für Eisenbahnschwellen"

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefällige Anträge an obengenannte Firma erbeten.

Unentbehrlich für alle Ämter, Bureaus, Kaufleute, Hôtels, Restaurants usw.

ist die

Hektographenmasse

„Elpe" welche zur Selbstherstellung und zum Nachfüllen von tadellosen Hektrographenapparaten dient. Durch „Elpe"-Masse erzielt man 100—150 reine deutliche Abzüge. **Preis per Kilo K 14·—** gegen Nachnahme oder vorherige Geldeinsendung. Durch:

„Elpe"-Vertrieb L. Pollak

Wien III/1, Oberzellergasse 8d.

Oesterreichische

Mannesmannröhren-Werke

Gesellschaft m. b. H.

Wien, IX. Währingerstraße Nr. 6,

liefern von ihren Werken in Komotau (Böhmen) und Schönbrunn (österr. Schlesien) alle Sorten nahtloser Rohre und Rohrfabrikate, insbesondere Lokomotivsiederohre, Brotan-Boxrohre, Wellrohre (Patent Pogany-Lahmann), Überhitzerelemente (System Schmidt), Rauchrohre, Weichenzugsrohre, Kupplungsmuffen resp. Waggonhülsen, Beleuchtungs- und Signalmaste, Telegraphen- und Telephonstangen (Dachständer), Wegweisersäulen usw.

Telegramme: Mannesrohr Wien. Fernsprecher: 22830, 22834, 22840, 23066, 14034.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen **für Gruben usw. Minenzünder.**
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., ien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 5. Wien, den 1. März 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller

INHALT: Neuregelung der österreichischen Unfallversicherung mit besonderer Berücksichtigung der Unfallversicherung der Eisenbahnbetriebe. (Schluß.) — Die Wiener Schnellbahnen. Von Emil Rank. — Ingenieur Hofrat Viktor Schützenhofer †. — Strombahnen: 1200 *PS*-Wechselstromlokomotiven für die Königlich Preußische Staatseisenbahn-Verwaltung. — Schiffahrt: Die Brünner Handels- und Gewerbekammer und die Wasserstraßenfragen. (Schluß.) Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Wirtschaftskongreß. — Verschiedenes: Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Krieg und Eisenbahnfinanzen. Bau- und Betriebslängen der ungarländischen Bahnen nach dem Stande mit Ende 1916. — Buchanzeigen: Österreichisches Kursbuch. Der Wall von Eisen und Feuer. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Klubversammlungen.

a) Vorträge.

5. März: k. k. Finanzsekretär Dr. Ernst Strobl: „Eine malerische und historische Wanderung durch Stein a. d. Donau. (Mit Lichtbildern.)

12. März: n. öst. Oberlandesrat Dr. Karl Kostersitz: „Im Fluge durch das Weltall." (Mit Lichtbildern).

19. März: Dr. Ing. Viktor Kaplan, Professor der k. k. deutschen technischen Hochschule in Brünn: „Über das Wesen und Werden von Erfindungen."

2. April: Frau Helene Gegenbauer: „Vom Tiroler Volke." (Mit Lichtbildern.)

Beginn der Klubversammlungen ½7 Uhr abends.

Der Vortragsaal kann nur mäßig beheizt werden.

b) Damen-Abende zu Gunsten der Kriegsfürsorge.

Jeden Donnerstag um 5 Uhr Nachmittag.

Neuregelung der österreichischen Unfallversicherung mit besonderer Berücksichtigung der Unfallversicherung der Eisenbahnbetriebe.

(Schluß zu Heft 4.)

III. Der Artikel III ersetzt den § 7 des Ursprungsgesetzes und enthält nachstehende Neuerungen:

1. Das Höchstausmaß des aus Anlaß eines tötlichen Unfalles gebührenden Beerdigungskostenbeitrages wird von den bisherigen K 50 auf K 100 erhöht.

2. Den ehelichen Kindern wurden in bezug auf das Ausmaß der Rente auch uneheliche Kinder nach einer getöteten weiblichen Person oder einer männlichen Person gleichgestellt, wenn deren Vaterschaft schon bei Lebzeiten gerichtlich festgestellt oder außergerichtlich anerkannt worden ist, oder, falls das Kind erst nach dem Tode des Verletzten geboren wurde, die Vaterschaft gerichtlich festgestellt wird. Nach dem bisherigen Gesetze war die Rente für uneheliche Kinder geringer (10%), als jene für eheliche Kinder (15% bezw., wenn es doppelseitig verweist war, 25% des Jahresarbeitsverdienstes).

3. Bisher hat es gegolten, daß die Renten der Witwe oder des Witwers und der Kinder zusammen nicht mehr als die Hälfte des Jahresarbeitsverdienstes (des tötlich Verletzten) betragen dürfen. Die Novelle erhöht nun dieses Höchstausmaß auf 2 Drittel des Jahresarbeitsverdienstes.

4. Bisher waren von den Hinterbliebenen eines Verletzten (neben der Gattin bezw. dem Gatten sowie der Kinder) nur die Aszendenten anspruchberechtigt. Letztere nur dann, wenn der Verstorbene ihr einziger Ernährer war. Außerdem war vorgeschrieben, daß der Betrag der den Aszendenten gebührenden Rente (20% des Jahresarbeitsverdienstes), wegen des Vorhandenseins mehrerer Berechtigter, nicht überschritten werden darf und, daß in diesem Falle den Eltern der Vorzug vor den Großeltern gebührt.

Digitized by Google

Die Novelle bestimmt nun, daß die Unfallrente (ebenfalls in der Höhe von 20% des Jahresarbeitsverdienstes) nicht nur den Aszendenten, sondern auch den Enkeln und Geschwistern des Verstorbenen gebührt, wenn dieser zum Unterhalte der Aszendenten bezw. der Enkel und Geschwister wesentlich beigetragen hat, und zwar für Enkel und Geschwister bis zum zurückgelegten 15. Lebensjahre (gleichwie bei den Kindern). Allerdings darf auch nach der neuen Vorschrift die für diese Verwandten (Aszendenten, Enkel und Geschwister) bestimmte Rente (von 20% des Jahresarbeitsverdienstes), wegen Vorhandenseins mehrerer Berechtigter nicht überschritten werden. In diesem Falle gebührt den Eltern der Vorzug vor den Großeltern und diesen vor den Geschwistern, ferner den Eltern vor den Enkeln und diesen vor den Geschwistern.

5. Nach dem bisher geltenden Gesetze war es vollkommen ausgeschlossen, einem Rente beziehenden Kinde diesen Bezug auch noch nach Erlangung des 15. Lebensjahres weiterzubezahlen.

Die Novelle läßt dies nunmehr zu, indem sie bestimmt, „daß die Renten der Kinder, Enkel und Geschwister in dem Falle, als diese im Zeitpunkte der Vollendung des 15. Lebensjahres mit einem körperlichen oder geistigen Gebrechen behaftet sind, das sie gänzlich erwerbsunfähig macht, noch weiter, und zwar auf die Dauer der Erwerbsunfähigkeit, zu gewähren ist".

Diese, der Novelle wörtlich entnommene Fassung kann allerdings nicht als gelungen bezeichnet werden, da sie zur mißverständlichen Deutung in der Richtung Anlaß gibt, als ob den erwerbsunfähigen Kindern der Rentenbezug nur (über das 15. Lebensjahr hinaus) verlängert, nicht aber, wenn sie im Zeitpunkte des Todes ihres Ernährers bereits über 15 Jahre alt sind, neu bewilligt werden könnte. Dem Willen des Gesetzgebers dürfte allerdings nur die letztere Auffassung entsprechen.

6. Neu sind auch folgende zwei Bestimmungen des Artikels III der Novelle:

a) Hat sich der Ehemann einer durch den Unfall Getöteten ohne gesetzlichen Grund von der häuslichen Gemeinschaft ferngehalten und seiner Unterhaltspflicht gegen die Kinder entzogen, so kann die Unfallversicherungsanstalt die ihnen nach den Bestimmungen des Gesetzes gebührende Rente den Kindern zuerkennen.

b) Kommen für eine Person infolge tötlicher Verunglückung mehrerer Personen bei einem Unfallsereignisse mehrere Rentenansprüche in Frage, so gebührt stets nur eine, und zwar die höchste Rente unter den in Frage kommenden Renten.

Das bisherige Gesetz hat für die unter *a*) und *b*) erwähnten Belange gar keine Bestimmung enthalten.

IV. Im Artikel IV wird bestimmt, daß ein Arbeiterverdienst, der den Betrag von K 3600 für ein Jahr übersteigt, nur mit diesem Betrage bei der Bemessung der Unfallversicherungsbeiträge in Anrechnung kommt. Diese den § 16, Abs. 1, zweiten Satz berichtigende Bestimmung hat für die Eisenbahnen keine Bedeutung, weil für diese sowohl hinsichtlich der Renten- als auch hinsichtlich der Beitragsbemessungsgrundlage gar keine Einschränkung nach oben gilt (Artikel VII des Ausdehnungsgesetzes).

V. Ebensowenig findet auf die Eisenbahnunfallversicherung die Neuerung des Artikels V der Novelle Anwendung, wonach die tarifmäßigen Unfallversicherungsbeiträge zur Gänze dem Betriebsunternehmer zur Last fallen (früher, lt. § 17 des Ursprungsgesetzes: 90% Unternehmer, 10% Arbeiter). Denn hinsichtlich der Eisenbahner bestimmt das Gleiche schon der Artikel VII des Ausdehnungsgesetzes.

VI. Aus dem Artikel VI der Novelle berührt die Unfallversicherung der Eisenbahnbetriebe nur die hier vorgesehene Erhöhung des Ausmaßes der sogenannten Siechtumsrenten von den bisherigen 120% auf 133⅓% des Jahresarbeitsverdienstes. Man bestimmt hier ganz einfach, daß im Artikel VII des Ausdehnungsgesetzes an Stelle der Worte „einhundertzwanzig Prozent" die Worte „ein und ein Drittel" zu treten haben. Welche unliebsame Folgen diese Einfachheit der bezüglichen Fassung nach sich zieht, wurde bereits oben unter II erwähnt.

VII. Im Artikel VII der Novelle wird bestimmt, daß die Novelle am 1. Juli 1917 in Wirksamkeit tritt und auch auf die mit dem Ausdehnungsgesetze in die Unfallversicherung einbezogenen Betriebe, ferner auf die Unfallversicherung der Seeleute und die Unfallversicherung der Bergarbeiter Anwendung findet. Weiters beschränkt dieser Artikel die Giltigkeit der Bestimmungen der Novelle auf Entschädigungsansprüche aus Anlaß eines Unfalles, der sich erst nach dem 30. Juni 1917 ereignet hat.

Der Artikel VIII enthält die Vollzugsklausel.

Die Wiener Schnellbahnen.

Von Emil Rank.

Im Heft 11 dieser Zeitschrift vom 1. Juni 1917 ist versucht worden, die Bedingungen klarzustellen, die der Bau und der Betrieb der Wiener städtischen Schnellbahnen erfüllen muß, wenn diese den Ansprüchen genügen sollen, die die Bewohner einer Großstadt an ein solches Verkehrsmittel mit voller Berechtigung stellen können.

Am Schlusse dieser Ausführungen ist nun mit Rücksicht auf den großen Zeitraum, den der Bau selbständiger Untergrund- oder Hochbahnen erfordert, angeregt werden, dem dringendsten Bedürfnisse vorläufig dadurch Rechnung zu tragen, daß in Nebenstraßen der verschiedenen Verkehrsrichtungen Wiens gewöhnliche elektrische Straßenbahnen gelegt werden, die, mit wenig Haltestellen versehen, Aushilfsschnellbahnen darstellen würden. Sie dürften ihren Zweck eine rasche Verbindung der äußeren Bezirke mit dem Inneren Wiens herzustellen, in genügender Weise entsprechen, da der Wegfall zahlreicher Haltestellen auch bei Aufrechterhaltung der Schnelligkeit gewöhnlicher Straßenbahnen ausreicht, eine genügend rasche Beförderung sicherzustellen.

Es ist nun interessant, daß von Professor Dr. Erich Giese in seinem neu erschienenen Werke „Schnellstraßenbahnen", Verlag von W. Moeser, ein dem Wesen nach auf ähnlicher Grundlage aufgebauter genauer Plan für die Vervollständigung des Verkehrsnetzes der Stadt Berlin ausgearbeitet worden ist.

Digitized by Google

Wie die Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, die dieses Werk in ihren Nummern vom 1. und 5. Dezember d. J. behandelt mitteilt, verdankt der neue Plan seine Entstehung dem Umstande, daß die großen Mittel, die der Bau der bestehenden Hoch- und Untergrundbahnen in Anspruch nahm, keine Aussicht auf entsprechende Verzinsung und Tilgung haben' da diese Bahnen zum Teil nur ihre Betriebskosten zu decken vermögen. Dieser Umstand sei aber umso bedenklicher, als die durch den Krieg verursachten finanziellen Lasten in der nächsten Zukunft weder die Gemeinden, noch auch den Staat in die Lage setzten, für die durchaus notwendigen Verkehrslinien der Großstädte wesentliche Beihilfe zu leisten, ohne solche aber auch Privatmittel nicht aufzutreiben seien.

Professor Giese kommt nun nach gründlicher Untersuchung der Leistungsfähigkeit der üblichen Verkehrsmittel zu dem Ergebnis, daß entsprechend angelegte Straßenbahnen ganz gut im Stande wären, für den Verkehr der Außenbezirke mit dem Inneren der Großstadt die teueren Verkehrsmittel zu ersetzen. Dabei wird hinsichtlich der Erreichung nahezu gleicher Schnelligkeit von 22·5 *km*/St. allerdings vorausgesetzt, daß die Straßenbahn auf eigenem Bahnkörper als Plan- oder Einschnittsbahn gebaut wird. Da dies nicht überall durchführbar ist, schlägt Giese für Berlin vor, die neuen Straßenbahnen als Anschluß an die bereits bestehenden Schnellbahnen auszubauen und Übergangskarten auszugeben, die den Reisenden die Benützung beider Linien ermöglichen. Die Kosten einer solchen Straßenbahn schätzt Giese auf $^1/_{12}$ bis $^1/_8$ einer zweigleisigen Untergrundbahn und $^1/_5$ bis $^1/_6$ einer Hoch- oder Schwebebahn, was allerdings eine gewaltige Ersparnis an Anlagekapital bedeuten würde. Als mittlerer Abstand der Haltestellen werden 627 *m* angenommen.

Die Durchführung eines ähnlichen Verfahrens in Wien ist nun wohl kaum möglich. Zunächst fehlt es, abgesehen von der Stadtbahn, deren Mängel bekannt sind, überhaupt an städtischen Schnellbahnen, an die Anschluß gesucht werden könnte. Dann dürften die Straßenverhältnisse, auch in den äußeren Bezirken Wiens, die Herstellung eigener Bahnkörper für Schnellstraßenbahnen nicht zulassen.

Da nun aber die Herstellung der in Wien geplanten Schnellbahnen, vorausgesetzt, daß ihr Bau überhaupt bald in Angriff genommen wird, und daß sie eine wirklich brauchbare Verbindung mit dem Außengelände, das eine ausgedehnte Bautätigkeit zuläßt, bieten, noch geraume Zeit — es wird von 6 Jahren gesprochen — in Anspruch nehmen dürfte, ist es für den Kenner der Wohnungsverhältnisse Wiens klar, daß diese Stadt mittlerweile von einer furchtbaren Wohnungsnot betroffen werden würde, wenn nicht andere Mittel ergriffen werden, um die unbedingt notwendige direkte Verbindung der Außenbezirke mit dem Inneren Wiens rasch zu bewirken.

Die wohl einzige Möglichkeit, das zu erreichen, läge eben in der Legung gewöhnlicher Straßenbahngleise in Nebenstraßen bis zum Ring, Befahrung derselben mit der normalen Straßenbahnschnelligkeit unter möglichster Verringerung der Zahl der Haltestellen. Innerhalb der alten Bezirke Wiens würden 4 bis 5 Haltestellen vollkommen genügen, um einen brauchbaren Schnellverkehr herzustellen. Ein solches Verfahren würde auch eine gewaltige Entlastung des inneren Straßenbahnverkehres mit sich bringen.

Die elektrische Bahn Wien-Baden ist ein gutes Beispiel dafür, was sich nur durch Beschränkung der Haltestellen erreichen läßt. Trotzdem sie innerhalb der Stadt die Gleise der gewöhnlichen Straßenbahn benützt, daher durch den starken Lokalverkehr arg behindert wird, erreicht sie Inzersdorf doch schon nach 27 Minuten.

Ingenieur Hofrat Viktor Schützenhofer †.

Am 9. Februar 1918 wurde uns eines unserer ältesten Mitglieder, Herr Ingenieur Hofrat Viktor Schützenhofer, durch den Tod entrissen. Ein rastloses, ungemein arbeitsames und schaffendes Leben erlosch mit ihm, ein Beamter vorbildlichen Pflichtgefühles schloß für immer die Augen.

Schützenhofer, der im Jahre 1842 in Wien geboren wurde, betätigte sich nach Beendigung der Studien an der Wiener Technischen Hochschule in praktischer Arbeit in der Lokomotivfabrik der Staatseisenbahngesellschaft und trat im Jahre 1865 in den Dienst der Kaiserin Elisabethbahn. Bei deren Verstaatlichung wurde er in die Generaldirektion der k. k. Staatsbahnen übernommen und rückte bis zum Generaldirektionsrat vor. Bei Bildung des Eisenbahnministeriums im Jahre 1896 wurde Schützenhofer als Oberbaurat in die neue Zentralstelle einberufen und schon im Jahre 1898 zum Hofrate und Vorstand des Departements für den Werkstättendienst ernannt.

Hier fand Schützenhofer als Ingenieur ein großes Feld arbeitsfreudigen Schaffens. Insbesondere auf dem Gebiete des Wagenbaues schuf Schützenhofer mustergültige Konstruktionen. Wir erinnern nur an die Wagen der Wiener Stadtbahn und an den in künstlerischer und technischer Hinsicht gleich hoch stehenden Kaiserzug der österr. Eisenbahnen, der allgemeine Anerkennung und Bewunderung fand. Schützenhofers allgemeines Wissen, gefördert durch emsige Studien technischer Errungenschaften und durch viele Studienreisen in das Ausland, lenkte sehr bald die Aufmerksamkeit maßgebender Kreise auf sich, so daß sich insbesondere technische Ausschüsse und Eisenbahnverbände die schätzbare Mitarbeit Schützenhofers sicherten. Seine weitreichenden technischen Kenntnisse erstrecken sich auch auf das Gebiet des Brückenbaues. Schon als junger Ingenieur baute er gemeinsam mit Hornbostel die Schmelzbrücke über die Westbahn sowie mehrere Donaubrücken.

Von seinen Berufsgenossen als Fachmann außerordentlich hoch eingeschätzt, war der Verstorbene auch wegen seiner ungemein gewinnenden persönlichen Vorzüge, der Offenheit und Natürlichkeit seines Wesens und seiner Güte insbesondere bei dem ihm unterstellten Personale sehr verehrt und beliebt.

Für unseren Klub zeigte Schützenhofer stets warme, fördernde Anteilnahme, so daß uns sein Hinscheiden um so härter trifft. Es ist uns eine Ehrenpflicht, seiner immerdar in Dank und Verehrung zu gedenken.

STROMBAHNEN.

1200 *PS*-Wechselstromlokomotiven für die Königlich Preußische Staatseisenbahn-Verwaltung. Von Georg Königshagen. Für den Güterverkehr auf der mit Einphasen-Wechselstrom von 13.500 Volt, $16^2/_3$ Perioden gespeisten Strecke Magdeburg—Leipzig—Halle der Königlich Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung hat die Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft 27 Wechselstromlokomotiven, Bauart B + B in Auftrag. Die Maschinen sind mit zwei Motoren ausgerüstet und unterscheiden sich von den bereits für die gleiche Anlage gelieferten vor allem dadurch, daß die Umsetzung der elektrischen Energie in mechanische in zwei durch eine Kurzkupplung verbundenen Triebgestellen erfolgt. Der den Kastenaufbau tragende Oberrahmen wird durch die Zugkraft nicht beansprucht, er ruht auf Gleitpfannen und ist mit den Triebgestellen nur durch die Drehzapfen verbunden.

Besondere Erwähnung verdient, daß der Triebgestellrahmen und die untere Hälfte des Motorgehäuses aus einem gemeinsamen Stahlgußstück hergestellt sind. Dies hat den Vorzug, daß besondere Verbindungsteile in Fortfall kommen.

Digitized by Google

wodurch einerseits Formänderungen, die zu Beschädigungen des Triebwerks führen können, vermieden werden und anderseits eine wesentliche Gewichtsersparnis erzielt wird.

Jeder Motor arbeitet mit beiderseitig angeordneten Zahnrädern auf eine zwischen den beiden Kuppelachsen des Triebgestelles liegende Blindwelle die mit Kurbeln und Schlitzkuppelstangen die Achsen antreibt. Diese Anordnung gewährt den Vorteil, daß man den Motor in den abgefederten Teil verlegen kann. Da die Verschiebbarkeit des Steines im Kuppelstangenschlitz eine Verschiebung zwischen Blindwelle und Achsen ermöglicht, wird das Federspiel ausgeglichen und so eine Milderung der für Fahrzeug und Oberbau in gleicher Weise unangenehmen Stöße herbeigeführt.

Die durch besonderen Luftstrom gekühlten Kollektormotoren mit Reihenwicklung haben eine Stundenleistung von je 600 PS bei 600 Anker-Umdrehungen/Minute, entsprechend 34 *km*/Stunde Fahrgeschwindigkeit. Sie sind dauernd hintereinander geschaltet und laufen mit kurzgeschlossenem Anker (Repulsionsschaltung) an. Das Umschalten von Anfahr- auf Dauerschaltung geschieht selbsttätig mit Hilfe eines Fliehkraftschalters.

Die Regelung der Geschwindigkeit erfolgt durch Änderung der den Motoren zugeführten Spannung. Zu diesem Zweck ist die Niederspannungsseite des Transformators mit einer Reihe von Anzapfungen versehen, an denen Spannungen von 280 bis 1020 Volt abgenommen werden können. Geschaltet werden die verschiedenen Spannungsstufen durch Schütze — elektromagnetisch betätigte Schalter — die von den Führerständen aus durch die Fahrschalter gesteuert werden. In der gleichen Weise wird auch die Drehrichtung der Motoren und hiedurch die Fahrtrichtung der Lokomotive geändert.

Um Fehlschaltungen zu verhindern, sind die Schütze untereinander und mit dem Fahrtwender durch Hilfskontakte in Abhängigkeit gebracht. Der zur Betätigung der Schütze erforderliche Steuerstrom wird ebenfalls dem Transformator entnommen.

Das Transformatoröl wird durch eine Kreiselpumpe in stetem Umlauf erhalten und durch seitlich an der Lokomotive angebrachte Rippelrohrkühler gedrückt. Diese werden während der Fahrt von der Luft kräftig umspült und bewirken eine gute Abkühlung des Öles. Durch diese Anordnung wird eine wesentliche Herabsetzung des Transformatorgewichtes erreicht.

Zur Stromlosmachung der gesamten elektrischen Ausrüstung dient ein mit Höchststromauslösung versehener Ölschalter, der von beiden Führerständen aus durch ein Gestänge von Hand ein- und ausgeschaltet und außerdem durch Druckknöpfe elektrisch ausgelöst werden kann.

Bremse, Stromabnehmer, Sandstreuer und Signalpfeifen werden durch Preßluft betätigt, die ein in einem der beiden Triebgestelle untergebrachter Motorkompressor liefert.

Es sind zurzeit drei Lokomotiven im Betriebe. Die Hauptangaben dieser Maschinen sind folgende:

Länge über Puffer	11.200 *mm*
Treibraddurchmesser	1.350 *mm*
Gewicht des mechanischen Teiles . .	30·5 *t*
Gewicht der elektrischen Ausrüstung .	34·5 *t*
Adhäsionsgewicht = Gesamtgewicht .	65·0 *t*
Zugkraft beim Anfahren	bis 20·0 *t*
Stundenleistung der beiden Motoren .	1.200 *PS*
Dauerleistung der beiden Motoren . .	800 *PS*
Höchstgeschwindigkeit	50 *km*/Std.

(Nr. 1, Jahrgang 1918 der „Mitteilungen der Berliner Elektrizitätswerke").

SCHIFFAHRT.

Die Brünner Handels- und Gewerbekammer und die Wasserstraßenfragen. (Schluß zu Heft 4.) Neben dem Donau - Oder - Kanal, den schon die Regierungsvorlage zum Wasserstraßengesetze des Jahres 1901 als den wirtschaftlich bedeutendsten und voraussichtlich ertragreichsten Teil des Planes bezeichnete, für den bereits Bauentwürfe vorliegen, und dessen Ausführung nach dem Gutachten hervorragender Sachverständiger binnen 5 Jahren möglich ist, hat unter dem Gesichtspunkte eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes der von Prerau nach Pardubitz zu führende Kanal an Bedeutung gewonnen, da er eine direkte Verbindung von Hamburg, Lübeck und Bremen nach dem Schwarzen Meere ermöglicht. Jede andere Einbeziehung des Elbeverkehres in das mitteleuropäische Wasserstraßennetz steht an wirtschaftlichen Vorteilen hinter dieser Verbindung zurück. Der Unterlauf der Elbe ab Magdeburg besitzt nur eine Wasserstraßenverbindung nach Osten an die Oder, während das die Elbe mit der Weser und dem Rhein verbindende Stück Magdeburg—Hannover des Mittelland-Kanals derzeit noch nicht ausgebaut ist. Der ab Magdeburg stromaufwärts liegende Teil der Elbe, welcher die industriereichen Gebiete Sachsen und Nordböhmens durchfließt, hat derzeit überhaupt keine Verbindung mit anderen Stromgebieten. Gerade hier ist, wie Professor Sax sagt, „rechter Nährboden für neue Produktionen, welche die erst durch die billige Wasserfracht mobilisierten geringstwertigen Bodenprodukte auszubeuten sich zur Aufgabe machen könnten. Hier herrscht Großgrundbesitz mit intensivstem Betriebe, hier könnte sich in der Tat ereignen, daß die Hälfte des Transportquantums aus durch ihn selbst neuangeregten Verkehren besteht, ein Verhältnis des originären zum abgeleiteten Verkehr von 100%." Mit Rücksicht hierauf verdient die Herstellung des Kanals Prerau—Pardubitz den Vorzug vor dem Projekte eines Donau-Moldau-Kanals. Überdies ist der größte Teil der österreichischen Elbe, soweit er für die Binnenschiffahrt in Betracht kommt, bereits reguliert und kanalisiert, während dies bei der Moldau in ihrem Laufe oberhalb Prag noch nicht der Fall ist. Auch würde der Teil Wien—Prerau des Donau-Oder-Kanals durch den Anschluß von Prerau nach Pardubitz erheblich befruchtet, wodurch seine Ertragsfähigkeit bedeutend wachsen müßte. Diese Erwägungen haben das Kammerpräsidium veranlaßt, sich einer von der Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg mit dem Elbeverein sowie mehreren reichsdeutschen Schiffahrtsvereinen gebildeten Arbeitsgemeinschaft für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe-Oder-Donau anzuschließen und den Beitritt der Brünner Handels- und Gewerbekammer zu dem Vollzugsausschusse dieser Vereinigung zu erklären.

Zu den bereits erörterten Verbindungen der Donau mit der Elbe und der Oder sollen noch Verbindungen vom Rhein und der Weser an den Main und von da durch Umbau des alten Ludwigkanals an die Donau, ferner einzelne ungarische Kanäle zwischen der Donau und der Save und Theiß hinzutreten. Auch der Bau einer Wasserstraße von der Donau durch das Tal der Morava und des Vardar nach Saloniki an das Aegäische Meer ist geplant.

Die Herstellung und wirtschaftliche Ausnützung des nahezu 11.000 km langen mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes setzt innige wirtschaftliche Beziehungen zwischen den beteiligten Staaten voraus. Die wichtigste Frage, die der Kostendeckung kann nur auf Grund internationaler Vereinbarungen gelöst werden. Die österreichisch-ungarische Monarchie dürfte mit Rücksicht auf die ungeheuere Inanspruchnahme ih er Finanzen infolge des Krieges kaum imstande sein, die Kosten für die in ihrem Gebiete liegenden Wasserstraßen allein aufzubringen. In Übereinstimmung mit Professor Sax

Digitized by Google

tritt der derzeitige Führer der österreichischen Wasserstraßenaktion, Geheimer Rat Dr. Ruß, dafür ein, eine Aktiengesellschaft zum Bau und Betrieb des österreichischen Kanalnetzes zu bilden, welche von den beteiligten Staaten durch zinsfreie Darlehen zu subventionieren wäre. Dabei schwebt den Genannten der seinerzeitige Gotthardbahn-Vertrag vor, in welchem Deutschland, Italien und die Schweiz die Gotthardbahngesellschaft subventionierten, um den Bau des die Hauptlinien verbindenden kostspieligen Mittelstücks, nämlich des großen Tunnels und der Zufahrtslinien, zu ermöglichen. Vielleicht kann auch ein internationaler Zweckverband der beteiligten Staaten selbst gebildet werden. Jedenfalls erscheint im Hinblick auf das überwiegende internationale Interesse Mitteleuropas an der Durchführung des Koerber schen Wasserstraßenprogramms die Heranziehung der finanziellen Mittel aller beteiligten Staaten, insbesondere Österreichs, Ungarns und Deutschlands durchaus gerechtfertigt. Der Großschiffahrtsweg Donau-Elbe-Oder wird gerade für Deutschland von größtem wirtschaftlichen Interesse sein. Im Seeverkehr mehr oder weniger behindert, im Welthandel durch den Krieg zurückgedrängt, wird Deutschland seine internationalen Wasserwege im Verkehre nach dem Orient nur vermittelst der österreichischen Wasserstraßen entsprechend ausnützen können. Auch für Ungarn hat das österreichische Wasserstraßennetz eine hervorragende Bedeutung, da es vornehmlich Massengüter erzeugt, die die teuere Fracht nicht vertragen, für die aber die geringere Fahrgeschwindigkeit keine Rolle spielt; seine Produktion würde durch die billige Kanalfracht unterstützt und der große deutsche Markt wäre ihm viel leichter zugänglich. Die Verdichtung des Verkehres wäre aber auch für die österreichische Volkswirtschaft von großer Bedeutung, die Frachtkosten würden erheblich ermäßigt, die Rentabilität des österreichischen Wasserstraßennetzes gefördert und insbesondere die Herstellung der unbedingt erforderlichen Anlagen, Umschlagsvorkehrungen usw. ermöglicht. Wien und Budapest könnten zu Stapelplätzen des Welthandels werden.

Neben der Kostendeckung müssen, wie bereits erwähnt, die auf das ganze mitteleuropäische Wasserstraßennetz bezüglichen verkehrspolitischen Maßnahmen, wie Binnenschiffahrt, Strompolizei, Tarifwesen, Betriebsreglement usw. einheitlich, also durch zwischenstaatliche Vereinbarungen geregelt werden. Alle diese Fragen bedingen ein inniges wirtschaftliches Verhältnis, die Verkehrspolitik müßte in den Dienst der gemeinsamen Interessen gestellt werden. Wie Sektionschef Dr. Gratz auf der Münchner Tagung des deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverbandes am 6. Juni 1916 erklärte, sollte die Behandlung der einschlägigen Fragen die erste gemeinsame deutsch-österreichisch-ungarische Wirtschaftsangelegenheit bilden.

Die Brünner Handels- und Gewerbekammer wendet der Wasserstraßenfrage seit Jahrzehnten ihr besonderes Augenmerk zu. Wenn Brünn und der Kammersprengel auch nicht unmittelbar an einem Hauptwege des mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes liegen, so erachtet die Brünner Kammer es als ihre Aufgabe, das allgemeine wirtschaftliche Interesse an der endlichen Durchführung der Wasserstraßen nach besten Kräften zu fördern. Hiebei legt sie jedoch das größte Gewicht auf einen Stichkanal nach Brünn, da die Ausschaltung der Landeshauptstadt Brünn und des Brünner Kammersprengels aus dem Wasserstraßennetze die wirtschaftliche Lage dieses Gebietes in katastrophaler Weise verschlechtern müßte. Mehr denn je wird es nach Wiederkehr normaler Verhältnisse darauf ankommen, die Produktions-, Fracht- und anderen Kosten tunlichst niedrig zu halten, um im wirtschaftlichen Wettbewerbe bestehen zu können. Hiezu ist ein möglichst billiger Bezug der Roh- und Hilfsstoffe, insbesondere der Kohle sowie auch eine billige Verfrachtung der Fabrikate erforderlich. Im Hinblicke hierauf muß die Kammer an der Forderung festhalten, daß dieser Stichkanal gleichzeitig mit dem Donau-Oder-Kanal in Betrieb gesetzt werde, da anderenfalls die wirtschaftliche Wiederbelebung und -entfaltung des Kammersprengels vielleicht für alle Zukunft in Frage gestellt erscheint." Daraufhin wurde beschlossen, den Beitritt zum Vollzugsausschusse der Arbeitsgemeinschaft für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe-Oder-Donau genehmigend zur Kenntnis zu nehmen und der Herstellung des Stichkanals nach Brünn und dessen gleichzeitiger Inbetriebsetzung mit dem Hauptkanal auch weiterhin das besondere Augenmerk zuzuwenden.

Deutsch Österreichisch-Ungarischer Wirtschaftskongreß. Bei der am 16. und 17. November 1917 in Hamburg abgehaltenen Tagung kamen namentlich Schiffahrtsfragen zur Verhandlung.

Wasserbaudirektor Geh. Baurat Prof. Dr Bubendey besprach in längerer Rede die besonders in Deutschland herrschenden Ansichten über den Großschiffahrtsweg Elbe-Oder-Donau. Er schilderte eingehend die Bedeutung dieser Wasserstraße, die nach wiederhergestelltem Frieden den künftigen Aufgaben des Handels und der Industrie entsprechen müsse und die, für die inländischen Häfen umsomehr geboten sei, als die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße den ausländischen Häfen Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam dienen werde. Die baldige Ausführung des Donau-Oder-Kanals könne als gesichert angesehen werden, da die Kanalisierung der böhmischen Mittelelbe bereits in Angriff genommen sei und daher nur der kurze, wenn auch schwierig auszuführende Teil von Pardubitz bis Prerau erforderlich sei.

Der Redner wandte sich dann der Niveau-Regulierung der Elbe zu, die als Vorbedingung für die neue Wasserstraßen zu gelten hat. Er gab einen geschichtlichen Rückblick der Elbe-Schiffahrt seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts und zeigte in Zahlen die wachsende Steigerung der Frachtenfahrten. Während diese früher durch Abgaben, die allmählich abgeschafft wurden, eingeengt wurden sie in der Neuzeit immer noch behindert durch den Niedrig-Wasserstand der in wasserarmen Jahren wie 1901 und 1911 die Oberelbe-Schiffahrt lähmte. Der Hamburger Reeder Sloman hat das Verdienst, im Jahre 1889 den Senat auf diesen Mißstand aufmerksam gemacht und eine Regulierung des Wasserstandes der Elbe angeregt zu haben, indem er darauf hinwies, daß die Schiffahrt zu den hohen Kosten durch Abgaben beitragen könne. Durch eine Denkschrift an den Reichstag im Jahre 1910 und durch das Gesetz vom 24. Dezember 1911 wurde dann die Schaffung einer Mindestwassertiefe im Mittellauf der Elbe angestrebt. Bubendey schilderte dann die technische Ausführung der gesetzlichen Bestimmungen und gab der Ansicht Ausdruck, daß zur Erreichung des erstrebten Zieles die Schaffung von Staubecken nötig sei. Die Kosten zur Schaffung dieser teuren Anlagen könne allerdings die Schiffahrt allein nicht tragen. Ein gangbarer Weg sei ein Zusammengehen mit industriellen Bestrebungen in gleicher Richtung. Da liege nun ein Antrag des böhmischen Industrie-Förderungsinstituts vor, der den Vorschlag macht, Talsperren in der Beraun—Moldau zu errichten. Der Redner kam, nachdem er diese Staubeckenanlagen näher geschildert, und durch Vorführung von Bildern erläutert hatte, zu dem Schluß, daß das Fahrwasser der Elbe zurzeit noch nicht als eine vollgültige Fortsetzung der in Österreich zu schaffenden Wasserstraße zu betrachten sei, daß es aber als vollwertige Fortsetzung geschaffen werden könne, wenn die gesetzlichen Bestimmungen vom 24. Dezember 1911 zur Ausführung gelangten und wenn die Staubeckenanlagen der Beraun verwirklicht würden. Wenn ferner Österreich sich auch zur Erhebung von Schiffahrtsabgaben ent-

Digitized by Google

schließen könne, so stehe der Verwirklichung des Gesamtplanes, zu der die heutige Tagung sicherlich beitragen werde, nichts im Wege.

Nach ihm sprach Hofrat Otto Schneller Edler von Morthal, k. k. Wasserstraßenbaudirektor in Wien.

Er wies zunächst darauf hin, daß der nach Beendigung des Krieges zweifellos einsetzende scharfe Konkurrenzkampf sowie der steigende Geldbedarf, die Zentralstaaten zwinge, vorzusorgen, um die heimische Industrie wettbewerbfähig zu erhalten, die Ausnützung der vorhandenen Bodenschätze zu erleichtern und die Erzeugungs- und Absatzmöglichkeit der Landwirtschaft zu fördern. Die auch nach Friedensschluß lange andauernde Schwierigkeit der Beschaffung von Rohmaterial aus dem feindlichen Auslande mache es notwendig, die Zufuhr aus den Verbündeten Staaten zu ereichtern, wodurch wenigstens ein teilweiser Ersatz vieler Grundstoffe unserer Industrie, die vor dem Kriege aus überseeischen Ländern, insbesondere aus Amerika, bezogen wurden, gesichert erscheint.

Alle diese Ziele werden am besten durch Einschränkung der unproduktiven Ausgaben, das sind vor allem die Transportkosten, erreicht. Die Erniedrigung der Frachtspesen durch Ausgestaltung der Schienenwege sei jedoch ausgeschlossen. Im Gegenteil zwinge die Erhaltung des Gleichgewichts im Staatshaushalt zu einer sehr erheblichen Erhöhung der Bahntarife, die zum Teil bereits eingeleitet wurde. Eine weitere Steigerung ist zweifellos noch zu erwarten.

Den einzigen Ausweg biete die Verbesserung und Ausgestaltung des Wasserstraßennetzes. Wenn auch zum Teil schon lange vor dem Kriege der große Wert der Verkehrsabwicklung zu Wasser für die Förderung der Industrie und der Urproduktion erkannt worden sei, so habe doch erst die Absperrung des Kontinents vom Überseeverkehr auch auf die zweite Aufgabe der Wasserwege hingewiesen, nämlich auf die Ermöglichung eines Durchzugsverkehrs vom Südosten Europas nach dem Herzen des Kontinents und nach seinem Westen und Norden.

An diese allgemeinen Erörterungen schloß der Vortragende die Besprechung des mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes, wobei er die Bedeutung der Oder-Donau-Verbindung und der Elbe-Donau-Verbindung für Norddeutschland und Nordösterreich hervorhob und eine technische Beschreibung der vorhandenen Projekte beifügte.

Den Schluß der Auführungen bildeten Angaben über den wirtschaftlichen Wert der Durchzugswasserstraßen, die ein hervorragendes Mittel seien, den wirtschaftlichen Zusammenschluß der Zentralmächte zu fördern.

Sodann sprach der Sekretär der Budapester Handels- und Gewerbekammer Josef Vágo. Die Donau sei noch immer nicht zu der Bedeutung gekommen, die sie verdiene. Erst dieser Krieg mußte uns zeigen, welchen Wert die Donau hat, da es gilt, die Eisenbahnen zu entlasten. Die nordwärts fließenden deutschen Ströme müssen mit der Donau verbunden werden. Ungarn arbeite seit Jahren daran, die Verkehrshindernisse zu beseitigen. Die Donau durchfließt hauptsächlich Gebiete mit vorwiegend agrarischem Charakter und sehnt sich förmlich nach den deutschen Industrie- und Gewerbezonen. Besondere Beachtung ist dem bayerischen Gesetzentwurf über den Großschiffahrtsweg zwischen Ost- und Nordsee und dem Schwarzen Meer zu widmen. Vor allem muß aber der Verkehr auf der Donau lebhaft und billig sein. Das kann aber nur sein, wenn die gesamte Anlage billig hergestellt und ein kurzer Transportweg geschaffen wird. Durch die Verwirklichung des Planes würden auch Anregungen zur Ausarbeitung anderer Annäherungsprojekte gegeben werden. So schwer es ist, jetzt schon für die Friedenszeit vorzusorgen, so sicher ist es, daß wir leistungsfähig in die Friedenszeit eintreten und den Außenhandel pflegen müssen. Dabei sind wir gewiß, daß Hamburg alles das ehrlich vermitteln wird, was Österreich-Ungarn in das Ausland schicken wird. Zollhochspannungen müssen aber unter allen Umständen vermieden werden. Die jetzt geplante Wasserstraßenpolitik ist aber nicht das einzige Mittel zum unbedingt notwendigen Zusammenschluß der Mittelmächte, sondern auch in der Außenpolitik müssen sich die Mittelmächte in dem gleichen Geist zusammenfinden. Zum Schluß wies der Redner noch auf den Nutzen, den Deutschland durch die Wasserstraßen nach dem Balkan genießen kann, hin.

Nach den Vorträgen wurde nachstehende Entschließung angenommen:

Die Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbände Berlin—Wien—Budapest betonen, daß nach dem Kriege ungesäumt an die Herstellung leistungsfähiger Wasserstraßenverbindungen zwischen Deutschland und Österreich Ungarn geschritten werden muß.

Als wirtschaftlich wichtigste und dringendste Verbindung kommen der Elbe-Oder-Donau- und der Rhein-Main-Donau-Kanal in Betracht.

Für den Großschiffahrtsweg von der Elbe nach der Donau ist der Kanal Pardubitz—Prerau zum Anschluß an den Oder-Donau-Kanal als die beste Lösung anzusehen.

Damit die deutsche Elbe, deren Schiffahrt sich infolge der seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts durchgeführten Mittelwasserregelung überaus kräftig entwickelt hat, den Anforderungen des Verkehrs auf den künstlichen Wasserstraßen in noch vollkommenerer Weise gerecht werde und als eine gleichwertige Fortsetzung der auf österreichischem Gebiet zu schaffenden Wasserstraßen betrachtet werden könne, ist die Niedrigwasser-Regelung der Elbe auf das schleunigste zur Durchführung zu bringen.

In der nun folgenden Aussprache trat zunächst Doktor Freymarck, Syndikus der Handelskammer in Breslau, für den Ausbau des ostdeutschen Stromgebietes ein. Er bezeichnete den Elbe-Donau-Oder-Kanal als „de" Verkehrsstraße Mitteleuropas. Auch Oberbürgermeister Blüher aus Dresden betonte die Bedeutung der Verbindung zwischen Elbe und Donau. Es möge aber keine Eifersucht erwachen bei den Vertretern, die dem Donau-Oder oder dem Donau-Rhein-Kanal den Vorrang geben. Es müsse vor allem die Parität gewahrt werden. Dagegen sei es notwendig, daß die bestehenden Schwierigkeiten rasch überwunden würden und daß die Verwirklichung schnell in Angriff genommen würde. Darauf unterstrich Magistratsrat Dr. Müller aus Wien nochmals den Wert der Donau. Es wäre für Deutschland und Österreich besser gewesen, wenn wir schon jetzt die Wasserstraße Elbe-Oder-Donau gehabt hätten. Aber ebenso erfreulich für Österreich wäre die Verbindung mit dem Rhein. Der Hauptzweck sei doch, den Güteraustausch billig zu gestalten. Zum Schluß trat Kommerzienrat Seiler, Vorsitzender der Handelskammer in Nürnberg, für den Rhein-Main-Donau-Kanal ein. Die süddeutschen Beziehungen gingen hauptsächlich nach dem Rhein. Diese Wasserstraße sei das wichtigste Band, das Mitteleuropa in bester Weise zusammenhalten würde.

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 2. Februar d. J. dem mit dem Titel eines Regierungsrates bekleideten Staatsbahndirektor-Stellvertreter Dr. Friedr. Žadnik den Titel eines Hofrates und dem Oberbaurate Ing. Ed. Scheichl den Titel und Charakter eines Ministerialrates mit Nachsicht der Taxe, allergnädigst zu verleihen geruht. Revident Guido W. Kupka wurde zum Rittmeister a. D. mit Titel und Charakter ernannt und erhielt die allerhöchst belobende Anerkennung für vorzügliche Dienstleistung

Digitized by Google

im Eisenbahn-Kriegsdienste (Signum laudis am Bande des Militär-Verdienstkreuzes und die neuerliche Allerhöchste belobende Anerkennung für vorzügliche Dienstleistung im Eisenbahn-Kriegsdienste (Silbernes Signum laudis.)

Der Klub entbietet hiemit seinen Allerhöchst ausgezeichneten Mitgliedern seine besten Glückwünsche.

Eine Kleinbahn für den Kohlenverkehr in Nordböhmen. Am 10. Februar 1917 fand in Leitmeritz eine Besprechung der Gemeindevertretungen von Leitmeritz, Lobositz, Theresienstadt, Auscha und Wegstädtl statt, an der auch Abg. Hummer teilnahm. Das Ergebnis der Besprechung war, daß am Nachmittag die Gemeindevertretung von Leitmeritz einstimmig beschloß, die notwendigen Mittel für die Errichtung einer Kleinbahn bis Aussig zur Elbe zu bewilligen, um auf dieser die Ergebnisse einer gesteigerten Kohlengewinnung der Tagbaue stromaufwärts verfrachten zu können. Die Arbeiten sind soweit gediehen, daß noch Ende diesen Monates mit dem Bau begonnen werden kann. Der Betrieb soll binnen 12 Wochen aufgenommen werden. Die zu verfrachtende Kohlenmenge wird jährlich mindestens 100.000 *t* betragen, jedoch wird mit einer Steigerung auf 150.000 *t* gerechnet. Von dieser Menge sind zwei Fünftel für das Gebiet stromaufwärts von Aussig bis Liboch bestimmt, während die restlichen drei Fünftel für die Kohlenversorgung der Städte oberhalb Liboch bis Prag und eventuell auch für Prag zur Verfügung gestellt werden sollen. Die durch die Errichtung der Kleinbahn frei werdenden Bahnwagen und durch die Fördersteigerung freiwerdenden Kohlenmengen werden dem übrigen Versorgungsgebiet Böhmens zugute kommen.

Krieg und Eisenbahnfinanzen. Die kürzlich veröffentlichten Ziffern über die Einnahmen der gesamten deutschen Eisenbahnen ließen erkennen, daß in Deutschland im Jahre 1916 sowohl der Güter- als auch der Personenverkehr einen Umfang angenommen hat, wie er niemals zuvor erreicht worden war. Ministerialdirektor im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Offenberg führt hierüber in der Wochenschrift „Der Staatsbedarf" folgendes aus. Bis Ende September dieses Jahres betrug die Mehreinnahme gegenüber 1916 im bürgerlichen Personenverkehr rund 30%, im bürgerlichen Güterverkehr rund 8%, und zwar hat sich die Verkehrssteigerung von Monat zu Monat noch verstärkt.

Diese Zunahme führt der Verfasser des Aufsatzes zurück auf die Lebhaftigkeit des wirtschaftlichen Lebens, auf das Erholungsbedürfnis der Bevölkerung sowie die mangelhaften Ernährungsverhältnisse in Verbindung mit früher unvermeidlichen Unvollkommenheiten der Kriegsorganisation. Mit Befriedigung erfährt man indessen, daß schon jetzt die doppelte Menge des Vorjahres an Getreide und Kartoffeln durch die Eisenbahn an die Bestimmungsorte befördert worden ist. Da alle mit der Überfüllung der Züge verbundenen Unbequemlichkeiten des Reisens keinen abschreckenden Einfluß ausübten und der für die Durchführung des Krieges unentbehrliche Güterverkehr bedroht war, so hätte zu der „an sich bedauerlichen Maßnahme" einer Verdoppelung der Fahrpreise in Schnellzügen geschritten werden müssen.

Die außerordentliche Steigerung der Betriebseinnahmen um 462 Mill. Mark im Jahre 1916 gegen 1913 könnte zu der Ausnahme führen, daß der Krieg auf die Eisenbahnfinanzen einen sehr günstigen Einfluß ausgeübt hätte. Die Entwertung des Geldes, die zu einer so außerordentlichen Steigerung aller Löhne und Warenpreise Anlaß gab, hat jedoch auch bei der Eisenbahnverwaltung die Ausgaben derart gesteigert, daß die Mehreinnahmen nicht nur völlig aufgezehrt werden, sondern daß sich jetzt ein voraussichtlich rasch steigender Fehlbetrag zeigt. Anfangs schien es allerdings, als ob die zunächst durch den Krieg wesentlich verschlechterten Finanzverhältnisse sich infolge der wieder steigenden Einnahmen dauernd verbessern wollten. Denn während das erste Kriegsjahr im Gesamtabschluß einen Fehlbetrag von 282 Mill. Mark ergeben hatte, verminderte sich dieser 1915 auf 96 Mill. Mark, um 1916 sogar einen kleinen Überschuß von 1·4 Mill. Mark Platz zu machen. Aber trotz der erheblichen weiteren Steigerung der Einnahmen wird das laufende Jahr voraussichtlich mit einem beträchtlichen Fehlbetrag abschließen, dessen Höhe sich allerdings bei der Unsicherheit aller Verhältnisse noch nicht ziffernmäßig angeben läßt . . . Schon nach dem gegenwärtigen Lohn- und Preisstande werden sich die Mehrausgaben gegenüber 1913 für das nächste Jahr auf über 1100 Mill. Mark stellen, und dabei kann niemand absehen, welche Überraschungen das laufende oder das nächste Jahr noch bringen wird. Der Fehlbetrag würde noch weit höher sein, wenn nicht im Personenzugfahrplan eine unnatürliche Einschränkung vorläge, die nach Friedensschluß größtenteils nicht aufrechterhalten werden kann. Das gleiche gilt von der Zurückhaltung in den Ausgaben für die Unterhaltung der Bahnanlagen, Geräte, Maschinen usw., wie sie durch den Mangel an Arbeitskräften und Material geboten ist. Ist der Zustand der Bahn und des Fahrparkes immerhin noch kein schlechter, so kann doch nicht verkannt werden, daß er gegen früher nicht unerheblich zurückgegangen ist und beträchtliche Aufwendungen erfordert, um auch nur annähernd wieder auf die alte Höhe zu kommen. Kurz die finanziellen Aussichten sind noch ungünstiger, als sie zurzeit erscheinen.

Bau- und Betriebslängen der ungarländischen Bahnen nach dem Stande mit Ende 1916. Mit Ende des Jahres 1915 hatten die ungarländischen Bahnen eine Baulänge von 22·677 *km* und eine Betriebslänge von 23·139 *km*, mit Ende des Jahres 1916 eine Baulänge von 22·735 *km* (hievon 8·48 *km* auf ausländischem Gebiete) und 21·193 *km* (hievon 5·1 *km* im Betriebe ausländischer Anschlußbahnen und 36·7 *km* auf ausländischem Gebiete, jedoch im Betriebe ungarländischer Bahnverwaltungen) Betriebslänge. Im Laufe des Jahres 1916 wurden eröffnet: die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Lokaleisenbahnen Batajnica-Boljevici kikötöhely (Boljevici Landungsplatz) mit 22·6 *km* Betriebslänge und die Lokaleisenbahn Zabok-Stubica mit 12·7 *km* Betriebslänge, schließlich die städtische Straßenbahn im Gebiete der kgl. ungarischen Freistadt Arad mit 9·2 *km* Betriebslänge.

Im Laufe des Jahres 1916 haben die ungarländischen Bahnen durch Zuwachs, oder Verminderung nachstehende Veränderungen ihrer Bau- oder Betriebslängen erfahren:

1. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. Staatseigene Linien. Zuwachs: 30 *km* zweigeleisiger Strecken (darunter 29·3 *km* der Linie Dalj-Bród) an Baulänge, 481 *m* an Betriebslänge. Verminderung: 1446 *m* eingeleisiger Strecke.

2. Lokaleisenbahnen. *a)* Im eigenen Betriebe stehende. Zuwachs: 1067 *m* Bahnlänge eingeleisige, 5·8 *km* zweigeleisige Linien, 2·7 *km* Betriebslängen. *b)* Im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen stehende Lokaleisenbahnen. Zuwachs: 36·9 *km* (hievon 586 *m* auf ausländischem Gebiete) Baulänge eingeleisiger Linien, 3 *km* Betriebslänge.

3. Mit Dampf- oder elektrischer Kraft betriebene Straßen- und Kleinbahnen. Zuwachs: 3·1 *km* Baulänge eingeleisiger Linien und 5·2 *km* Betriebslängen. Verminderung: 4·8 *km* Baulänge zweigeleisiger Strecken.

BUCHANZEIGEN.

Österreichisches Kursbuch. Die neue Sonderausgabe (Jänner 1918) enthält die seit Mitte Jänner in Kraft getretenen Fahrpläne der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegowinischen Eisenbahnen im polnischen, serbischen und rumänischen besetzten Gebiete.

Digitized by Google

Diese Sonderausgabe ist erhältlich in allen Buchhandlungen, Tabak-Trafiken, Zeitungsverschleißen usw. oder unmittelbar vom Verlage der Waldheim-Eberle A. G., Verlag Wien VII, Seidengasse 3—9 gegen Voreinsendung von K 5·20 (einschließlich portofreier Zusendung).

Der Wall von Eisen und Feuer. Von Georg Wegener. Zweiter Teil: Champagne—Verdun—Somme. 160 Seiten mit 32 Abbildungen. Leipzig: F. A. Brockhaus. 1917. Geh. Mk. 1·50.

Das deutsche Buch vom großen Krieg wurde von berufener Seite der erste Teil dieses Werkes genannt. Der soeben erscheinende zweite tritt ihm würdig an die Seite. Er umfaßt die kriegerischen Ereignisse vom Sommer 1915 bis ungefähr Ende 1916. Die Kämpfe in der Champagne im Herbst 1916, den Angriff auf Verdun und die Schlacht an der Somme im Sommer 1916 bilden die drei gewaltigen Höhepunkte, die sich durch des Verfassers packende Gestaltungskraft und glänzende Schilderungskunst zu einem einheitlichen Kriegsdrama zusammenschließen. Den beispiellosen Leistungen des deutschen Heeres gerecht zu werden ist die Ausgabe dieses Buches, und dies Ziel werden die zahlreichen Freunde und Bewunderer, die der erste Band dieses Werks bereits gefunden hat, freudig zu erreichen helfen.

KLUBNACHRICHTEN.

Klubversammlung am 12. Februar 1918.

Bei Eröffnung der Versammlung machte der Vorsitzende Exzellenz Dr. v. Wittek folgende Mitteilungen:

Seit unserer letzten Klubversammlung sind eingetreten als ordentliche Mitglieder die Herren:

Karl Goigner, Inspektor der Südbahn,
Eusebius Hrasovec, Inspektor der Südbahn,
Anton Koscharoch, Inspektor der Südbahn.
Ich begrüße die neuen Klubmitglieder herzlichst.

Dagegen haben wir abermals einen überaus schmerzlichen Verlust zu beklagen.

Heute wurde unser langjähriges, hochgeschätztes Klubmitglied Hofrat Ing. Viktor Schützenhofer zu Grabe getragen. Wir beklagen lebhaft und aufrichtig den Verlust dieses ausgezeichneten Mannes, der unserem Klub seit dem Jahre 1878 angehörte, und sich überall der größten Wertschätzung erfreute. Wir werden demselben stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

Unsere nächsten Klubversammlungen finden statt:

Am 19. Februar. Vortrag des Herrn k. k. Regierungsrat Leopold Ritter v. Stockert über „Kanaltransportersatz" mit Lichtbildern.

Am 5. März. Vortrag des Herrn k. k. Finanzsekretärs Dr. Ernst Strobl über „Eine malerische und historische Wanderung durch Stein a. d. Donau" mit Lichtbildern.

Am 12. März. Vortrag des Herrn Oberlandesrat Dr. Karl Kostersitz: „Im Fluge durch das Weltall" mit Lichtbildern.

Am 19. März. Vortrag des Herrn Dr. Ing. Viktor Kaplan, Professor an der k. k. deutschen technischen Hochschule in Brünn: „Über das Wesen und Werden von Erfindungen".

Am. 2. April. Vortrag der Frau Helene Gegenbauer: „Vom Tiroler Volke" mit Lichtbildern.

Heute haben wir das Vergnügen, einen Lichtbildervortrag des Herrn k. k. Oberrechnungsführer Franz Walden „Über den Semmering, Schneeberg, die Rax und den Wechsel" zu hören, dem wir mit um so größerem Interesse entgegensehen, als diese Gebiete liebgewonnene Gegenden unser aller sind, und wir die kunstsinnig und meisterhaft durchgeführten Aufnahmen des Herrn Oberrechnungsführers Walden schon bei dessen früheren Vorträgen zu bewundern Gelegenheit hatten.

Ich lade Herrn Oberrechnungsführer Walden ein, mit seinem Vortrage zu beginnen.

Mit dem Schneeberg beginnend und sodann auf die Rax, den Semmering und den Wechsel übergehend zeigte uns der Vortragende sehr schöne, auf mühevollen Kletterpartien und herrlichen Wanderungen mit Kennerblick erfaßte Gesamtansichten und prachtvolle Einzelheiten dieser uns allen bekannnten Berge. Im Gegensatze zu den für den Photographen und Beschauer verlockenderen Winterbildern zeigten die von Herrn Oberrechnungsführer Walden vorgeführten Landschaften fast durchwegs sommerliche Pracht.

Die Bilder die der Vortragende in mühevoller Arbeit naturgetreu und stimmungsvoll bemalt hatte, hatten gegenüber Autochrombildern den Vorzug, durch satte Farbentönung um so belebender zu wirken.

Reicher Beifall drückte am Schlusse der Vorführungen die allgemeine Befriedigung über das Gebotene aus. Exzellenz Dr. v. Wittek, der hierauf das Wort ergriff, nahm Gelegenheit Herrn Rechnungsführer Walden im Namen der entzückten Zuschauer herzlichst zu danken und der Bewunderung Ausdruck zu geben über die mit künstlerischer Vollendung hergestellten Aufnahmen.

* * *

Damenteenachmittag, Donnerstag den 7. Februar 1918.

In letzter Stunde wurde es Dank der Bemühungen einiger stets hilfsbereiter Damen und Herren unter den Besuchern unserer Veranstaltungen sowie durch die besondere Liebenswürdigkeit der verehrten Mitwirkenden, die sich bereitfanden ohne Vorbereitungen einzuspringen, möglich, den Teenachmittag, der recht zahlreich besucht war, in gewohnter Weise durch musikalische Vorträge zu verschönern.

Konzertsängerin Fräulein Kaudetzky, ein besonders liebgewonnener Gast unserer Veranstaltungen, sang einige Lieder von Brahms und Grieg und war so gütig den reichen Beifall durch weitere Zugaben zu belohnen. Herr Eduard Felser, Mitglied der Volksoper spielte einige recht hübsche Lieder auf der Oboe und brachte dieses in Konzertsälen nicht oft zu hörende Instrument unserem Empfinden in lohnender Weise näher. Schließlich verdanken wir Herrn Professor Valker und Herrn Chordirektor Singer ein außerordentlich schön und exakt gespieltes vierhändiges Klavierkonzert, welches mit vielem Beifall aufgenommen wurde.

* * *

Damenteenachmittag am 14. Februar 1918.

Die hochgespannten Vermutungen über den zu erwartenden Besuch dieser Veranstaltung wurden durch die Wirklichkeit weit übertroffen. Es war nicht möglich, später Eingetroffenen Sitzplätze zu beschaffen, so daß eine große Zahl Damen und Herren stehen mußten. Gleich hier können wir berichten, daß das finanzielle Ergebnis des Nachmittages ein außerordentlich günstiges war, eine im Interesse der von uns betätigten Kriegsfürsorge gewiß erfreuliche Tatsache.

Diese unleugbaren Erfolge sind dem rührigen Ehepaar Professor Sommer zuzuschreiben, dem diesmal die Obsorge für die Mitwirkung von Künstlern übertragen wurde, einer Aufgabe, die besser nicht gelöst werden konnte.

Frau Emmy Land, Mitglied der Wiener Volksoper sang das „Gebet der Toska" von Puccini und dann die „Hallen-Arie" aus Tannhäuser. Die ungemein schön und prachtvoll entwickelte Stimme der Künstlerin fand solchen Beifall, daß die Sängerin ihr Programm durch Zugaben vergrößern mußte. Das Mitglied des k. k. Hofburgtheaters Herr Karl Romberg trug in gewinnender Weise humorvolle Dichtungen vor, unter welchen eine Geschichte aus dem Theaterleben von Karl v. Zeska besonders gut wirkte und reichen Beifall fand. Wir hörten ferner eine Arie aus „Ernani" von Verdi und das wunderschöne „Bombardon-Lied" von Ignaz Brüll, meisterhaft und mächtig wirkend von Nikola Zee, dem geschätzten Mitgliede unserer Hofoper, gesungen. Nicht endenwollender Beifall entlockte auch diesem Künstler mehrere Zugaben.

Zum Schlusse erschien Frau Mella Mars. Es ist überflüssig zu erwähnen, daß dieser Liebling der Wiener mit rauschendem Beifall begrüßt wurde. Wer Mella Mars, diese unnachahmliche Vortragsmeisterin einmal gehört, ihrem Vortrage des Liedes „Das heiße Herz" oder „Sing mir Zigeuner" mit atembeklemmender, spannender Aufmerksamkeit folgte, wird solche Kunst nie mehr vergessen.

Wieder einmal verdankten wir Kollegen Sommer einen außerordentlich genußreichen Nachmittag. Seine Bemühungen sind um so anerkennenswerter, als er, wie immer, so auch diesmal die Klavierbegleitung der Sänger selbst übernommen hatte.

Insp. Taussig, Schriftführer.

Für das österreichische **Patent Nr. 58685** der **Firma Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein, A.-G., Osnabrück, vom 1. Dezember 1912,** betreffend:

„Schienenbefestigung für Eisenbahnschwellen"

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefällige Anträge an obengenannte Firma erbeten.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 6. Wien, den 15. März 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Die Nüchternheitsbewegung unter den Schweizer Eisenbahnern. Von Max Stein (Nordbahn-Wien). — Zweck und Ziel des österreichischen Verkehrsbureau, Ges. m. b. H. Von Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen. — Schiffahrt: Organisierung der Seeschiffahrt. Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt. — Verschiedenes: Der Gesangverein der österr. Eisenbeamten. Plaketten des Kaisers und der Kaiserin. 100.000 Frauen im preußischen Eisenbahndienst. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen 1918. Die künftige Bedeutung der Murmanbahn. — Buchanzeigen: Europa im Weltkriege. Große Karte von Nordwest-Rußland. Artarias Eisenbahnkarte. Österreich-Ungarn und das südliche Europa. Ein neuer Plan von St. Petersburg. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Klubversammlungen.

a) Vorträge.

19. März: Dr. Ing. Viktor Kaplan, Professor der k. k. deutschen technischen Hochschule in Brünn: „Über das Wesen und Werden von Erfindungen."

26. März: Oberstabsarzt Dr. Heinr. von Schullern zu Schrattenhofen „Der befreite Isonzo". Mit Lichtbildern.

2. April: Frau Helene Gegenbauer: „Vom Tiroler Volke". (Mit Lichtbildern.)

9. April: Autoren-Abend. Camilla Baronin Buschmann, Dora von Stockert-Meynert, Irma von Wittek. Mitwirkend: Exzellenz Johanna Baronin Schuster-Bonnot.

Beginn der Klubversammlungen ½7 Uhr abends.
Der Vortragsaal kann nur mäßig beheizt werden.

b) Damen-Abende zu Gunsten der Kriegsfürsorge.

Jeden Donnerstag um 5 Uhr Nachmittag.

Die Nüchternheitsbewegung unter den Schweizer Eisenbahnern.

Von **Max Stein** (Nordbahn-Wien).

Diese Bewegung verzeichnet in der Eisenbahnerschaft des kleinen Schweizerlandes*) von Tag zu Tag erfreulichere Fortschritte; jedoch wegen des besseren Verständnisses der innerhalb dieses Standes gegen den Mißbrauch im Genusse geistiger Getränke gerichteten Abwehrbestrebungen können wir nicht an der ganzen einschlägigen Bewegung in diesem Staate sowie in anderen überhaupt achtlos vorübergehen.

Dr. Hercod berichtet nun im „Fortschritt", das ist in der von ihm und Dr. Kleiber geleiteten deutschen Ausgabe der Zeitschrift des Schweizerischen Vereins enthaltsamer Eisenbahner, am 13. Oktober d. J. über die Alkoholverhandlungen im Nationalrate, der

*) Infolge der wiederholten Einladung des Gesamtvorstandes des ansehnlichen „S. V. a. E." (Schweizerischer Verein abstinenter Eisenbahner) zur Teilnahme an seinen diesjährigen Versammlungen zu Neuenburg in der Westschweiz, entschloß sich der Verfasser dieses Berichtes, zur Reise in dieses uns befreundete Friedenseiland, das so vielen wackeren Kriegern eine ungemein behagliche Weltzufluchtsstätte geworden ist und wohin er, Dank der Befürwortung der maßgebenden Behörden, insbesondere des k. k. Eisenbahnministeriums und der Bewilligung des k. u. k. Kriegsministeriums in kurzer Zeit gelangte.

Der Verein, an dessen Spitze der verdienstvolle, vielseitig tätige und dabei ,zumal gegen die österreichischen Kameraden, so gastfreundliche Bureauvorstand der S. B. B. (Schweizer Bundesbahnen) in St. Gallen, Herr Karl Weber steht, umfaßt alle Dienstgruppen sämtlicher Kantone (19 von 22). Er zählt schon über 700 Mitglieder, das sind etwa 2½% aller Schweizer Bahnbediensteten, während die kleine Schweiz bereits an 120.000 Anhänger der Nüchternheitsbewegung, das sind auch ungefähr 2½% der ganzen Bevölkerung, in zahlreichen Verbänden aus verschiedenen Berufskreisen besitzt, insbesondere aber aus den Reihen der Jugend infolge des heilsamen Einflusses der Geistlichkeit (zum Beispiel durch das „Blaue Kreuz" mit mehr als 19.400 deutschen und 12.700 welschen Mitgliedern allein). Hierüber gibt das gediegene, von Dr. Hercod und Kleiber in Lausanne herausgegebene „Jahrbuch des Alkoholgegners (für 1917), zugleich dasjenige der ‚Schweizerischen Zentralstelle' und des internationalen Bureaus zur Bekämpfung des Alkoholismus" den besten Aufschluß. Wie umsichtig der Feldzug gegen die Trunksucht in der Schweiz geleitet wird, kann man schon daraus ersehen, daß dieses kleine Land nicht weniger als 35 alkoholgegnerische Vereine zählt und überdies die Gesellschaft der Schweizer Zentralstelle zur Bekämpfung des Alkoholismus und außerdem das Aktionskomitee des Schweizerischen Abstinentenverbandes die Nüchternheitsbewegung aufs kräftigste unterstützt. Ferner besitzt die Schweiz noch 4 Kantonal-, 2 Regional- und 7 Stadtverbände zu demselben Zwecke. Die Werbearbeit usw. fördern je 15 Zeitschriften in deutscher und französischer Sprache, während Deutschland im ganzen nur 9 und gar Österreich bloß 2 solche Blätter besitzt!

Digitized by Google

sich mit dieser Frage am 26. September während einer ganzen Sitzung beschäftigte. Der Berichterstatter weist dabei auf die Tätigkeit der deutschen und französischen Regierung hin, welche darangehen, den Branntwein, wie in Rußland und Amerika, vollständig zu unterdrücken. Insbesondere sei der 8. August d. J. ein Siegestag der amerikanischen Abwehrbewegung, da sich der Senat an diesem Tage durch einen Zusatz zur Bundesverfassung für die „Prohibition" (das ist das Verbot der Herstellung, des Verkaufes, der Ein- und Ausfuhr geistiger Getränke im ganzen Gebiete der Vereinigten Staaten) mit 65 gegen 20 Stimmen erklärte und der Bundesregierung durch die Annahme der „Foodbill" (Nahrungsmittelgesetz) das Verfügungsrecht über alle Lebens- und Futtermittel sowie Brennstoffe vom Kongreß eingeräumt wurde. Dr. Hercod weist auch auf den alkoholischen Ursprung der Soldatenmeutereiam Gotthard hin und beantragt schließlich für die Einführung des vollständigen Branntweinverbotes die Festsetzung einer Übergangszeit von mehreren Jahren, um inzwischen der Regierung durch das Monopol Ersatz für den Steuerentgang und zugleich die Mittel zu verschaffen, die Bauern für die Aufhebung der freien Brennereien zu entschädigen und bei der Einrichtung der Obstverwertung in Anpassung an den neuen Zustand zu unterstützen.

Der „Fortschritt" berichtet auch über die Tagung der Dresdner Frauenverbände, in welcher Ende Juni d. J. unter andern das Alkoholverbot auch für die Entlassung des Heeres und der Seewehr sowie die Beibehaltung und den Ausbau der bisherigen einschränkenden Maßnahmen, überdies die Einführung eines allgemeinen, in Amerika schon längst üblichen alkoholgegnerischen Unterrichtes an allen Schulen nebst Errichtung alkoholfreier Wirtschaften gefordert wird. Dieselbe Zeitschrift meldet auch den Beginn eines wissenschaftlichen Kurses über den Alkoholismus in Bern am 5. und 6. Oktober, an dessen ersten Abend Frau Dr. med. E. Meyer aus München einen die zahlreichen Hörer begeisternden Vortrag hielt und am zweiten Tage Frau Dr. Bleuler Dank dem Erscheinen ganzer Klassen der höheren Lehranstalten (statt vor 200 schon) vor 400 Hörern sprach. Die Bundesregierung unterstützt diese Veranstaltung auch mit einem Geldbeitrage.

Die Abgeordnetenversammlung des Schweizerischen Vereines abstinenter Eisenbahner fand im Großratsaale des stolz auf Stadt und See herabschauenden Schlosses der ehemaligen Grafen von Neuenburg, jetzt im Besitze der Kantonalregierung, am 25. August d. J. statt. In dieser Sitzung wurde über die Werbearbeit durch die Presse sowie durch Verteilung des inhaltsreichen Jahresberichtes, insbesondere aber von Herrn Pfister (aus St. Gallen) über Entwicklung und Ausbau der Wohlfahrtseinrichtungen bei den Schweizer Bundesbahnen unter Hinweis auf die sehr guten Erfahrungen bezüglich ihres wohltätigen Einflusses auf die Bediensteten gesprochen. Der Berichter hob dabei die Bedeutung hervor, welche diesen Einrichtungen gerade jetzt während des Weltkrieges zukomme und stellte dabei etwa 7 Leitsätze auf, unter andern: Regelmäßige Beaufsichtigung der Einrichtungen durch den bahnärztlichen Dienst. Vermehrung der Milchküchen und Milchabgabestellen. Tägliche Bedienung vor Abgang des ersten Zuges und bei Nachtzügen auch während der Nacht. Abgabe von warmer Suppe, Brot, Würsten und Käse an das Personal zum Selbstkostenpreise durch die Milchküchen. Errichtung alkoholfreier Speiseanstalten an größeren Verkehrsmittelpunkten usw.

In derselben Sitzung wurde auch eine „Il Pioniere" zu benennende italienische Ausgabe der Vereinszeitschrift beschlossen, deren Leitung die Versammlung dem wirklichen Vereinspionier Dr. Hercod, dem bisherigen Schriftwart der deutschen und französischen Ausgabe, übertrug. Sodann erwiesen alle Anwesenden dem Andenken des verstorbenen Vorsitzenden des Internationalen Alkoholgegnerverbandes, Bahnarztes Dr. Gaye in Stettin, dessen Würde nunmehr auf einen Neutralen übergehen dürfte, die gebührenden Ehren.

Als Vorort des Vereins wurde abermals St. Gallen und als Hauptvorsitzender ebenfalls wieder Herr K. Weber trotz seines heftigen Widerspruchs gewählt und als nächster Zusammenkunftsort für die Jahresversammlungen Glarus oder Bellinzona (im Tessin) in Aussicht genommen.

Die Verhandlungen leitete, trotz deren Vielsprachigkeit — es wurde dabei, außer französisch und hochdeutsch, auch in einigen deutschschweizerischen Mundarten gesprochen — der Tagesvorsitzende Dr. Fritz Pfeiffer, Sekretär der Schweizer Bundesbahnen in Zürich, in mustergültiger Weise.

Den Abend des ersten Versammlungstages krönte ein Festessen, an welchem Vertreter der Kantonal- und Gemeindebehörden, der Bahnverwaltungen und andere Würdenträger teilnahmen. Nach Begrüßung der Anwesenden durch den schneidigen Vorsitzenden Jacot beglückwünscht der Vertreter des Kantons Regierungsrat Calame den Verein, ob der Größe seiner Aufgabe und des für sein Werk aufgewendeten Mutes. Nirgends seien die Folgen des übermäßigen Trunkes besser ersichtlich als hier im Lande des Weinbaues. In Erkenntnis der großen Bedeutung der Alkoholfrage für die Vaterlandsverteidigung sehen die Regierungen sowie auch die schweizerischen Heerführer endlich die Verwüstungen, die Entartung der Nachkommenschaft ein, welche der Alkoholmißbrauch zur Folge habe. Und da dieser bekanntlich auch manches große Eisenbahnunglück verursache, übe die Nüchternheitsbewegung einen wohltätigen Einfluß auf die Betriebssicherheit aus. Regierungsrat Calame schloß seine ebenso treffliche wie klare Rede mit den Worten: „Halten Sie aus im Kampfe für das Gute, das Vaterland wird Ihnen danken!"

Digitized by Google

Wie übel die Trinkgewohnheiten in Eisenbahnerkreisen schon gewirkt haben, davon wußte aus dem Schatze reicher Erfahrungen auch Herr Betriebsinspektor Vüarnoz zu erzählen. Nach der „Schweizerischen Eisenbahnzeitung" vom 6. September 1917 können auch die Verbandsekretäre davon ein Liedchen singen, wie oft sie ihre Zeit dazu verwenden müssen, für solche pflichtvergessene Berufsgenossen einzutreten, damit sie nicht infolge Trunkenheit ihre Stelle verlieren.

Hierauf kamen noch Dr. Hercod und andere zu Worte, wobei sie über Durchhalten und festes, treues Zusammenhalten auch in schwerer Zeit sprachen.

Die zweite Tagung, die Hauptversammlung, wurde am 26. August in dem von herrlichen Gebirgswäldern, schon nahe der französischen Grenze, wie von einem grünen Sammtmantel umhüllten Champ du Moulin — dem Zufluchtsorte des wegen seines „Emile" verfolgten J. J. Rousseau im Jahre 1764, in dessen Nähe sich auch das Geburtshaus J. Paul Mararts befindet — abgehalten.

Hier berichtete vor allem der leitende Arzt aller Schweizer Bundesbahnen Dr. Michalski über die Stellung des Bahnarztes zur Alkoholfrage. Er wies dabei auf die noch herrschenden irrigen Ansichten über die Wirkung der geistigen Getränke auf den menschlichen Körper hin. Es liege daher im Vorteil der Bediensteten selbst, daß diesen Anschauungen unablässig entgegengetreten werde, wozu eben in erster Linie der Bahnarzt berufen sei. Auch Dr. Michalski ist der Meinung, daß der einzelne Rausch weniger gefährlich als der Gewohnheitstrunk sei, da jener sofort erkennbar werde. Deshalb seien die auf grundsätzliche Enthaltsamkeit gerichteten Bestrebungen des eben tagenden Vereines (S. V. a. E.) sehr wichtig und jeder Unterstützung seitens der Bahnbehörden, insbesondere der Bahnärzte, würdig. Wo jedoch diese schon Organveränderungen feststellen, sei vollständige Enthaltsamkeit geboten und die Mithilfe des Vereins erwünscht. Darum erscheinen die vom Verein verlangten Wohlfahrtseinrichtungen als die besten Waffen gegen die Trunksucht. Außerdem sei das persönliche Beispiel wirksamer als alle Vorschriften; deshalb sollen auch die Vorgesetzten für die bezüglichen Verfehlungen der Untergebenen verantwortlich gemacht werden. Die ersteren müssen auch unverständige Bedienstete streng davon abhalten, die sich zur Enthaltsamkeit bekehrenden Kameraden deswegen zu hänseln. Ein Alkoholiker sei ja eben willensschwach und dadurch der Rückfälligkeit leicht ausgesetzt. Der Redner hoffe, das von dem Verein gegebene schöne Beispiel werde nach und nach zur Erkenntnis führen, welch' große Vorteile die Nüchternheit nach oben und unten, der Eisenbahn und den Eisenbahnern, zu bieten vermöge.

Im Anschluß an den Vortrag des Dr. Michalski sprach der Verfasser dieses Berichtes über die Notwendigkeit von Übergangsmaßnahmen auch auf diesem Gebiete. Die Alkoholgegner müßten darauf Bedacht sein, daß die selbsttätige Bremse, welche durch die Stoff- und Teuerungsnot den Genuß der geistigen Getränke in so großem Maße eingeschränkt habe, auch nach dem Wegfall der Hemmungen, also nach dem Kriege, weiterwirke, so daß letzterer und andere auch diese wohltätige Folge für die Eisenbahner auf die Dauer mit sich bringe. Wenn auch, wie der Vorredner einwendete, der Kriegszustand nach den ihm zugekommenen Berichten nicht gerade die Nüchternheit im Heere gefördert habe, so treffe dies nicht durchaus bei den Eisenbahnern und beim Hinterlande zu, was zum Beispiel auch die Statistik der Disziplinarverhandlungen bei den Eisenbahnen, bezüglich der Zeit vor und nach Kriegsbeginn, beweise, da die auf Trunkenheit beruhenden Vergehen seitdem ersichtlich abgenommen haben.

Hoffentlich werden die gegenwärtigen Erfolge, an denen insbesondere die Zivil- und Militärbehörden einen Anteil haben, für immer festgehalten, so daß sich die Eisenbahner insgesamt zum Evangelium der Mäßigkeit und Nüchternheit bekehren werden!

Sodann sprach der langbewährte Kämpe der Tagesfrage Alt-Oberingenieur Cuenod über seine 30 jährigen Erfahrungen im Eisenbahndienst als Abstinent. Er glaube vor allem seine Geistesfrische und sonstige Gesundheit der unbedingten Nüchternheitsliebe „inmitten einer Welt von Weinreben" zu verdanken. Der Kampf sei oft — anderen gegenüber — schwer gewesen und es habe ihn daher geschmerzt, gegen unmäßige, pflichtvergessene Untergebene strafend einschreiten zu müssen. Er sei daher den Quellen der Verfehlungen nachgegangen und habe sodann entsprechend eingegriffen. Es sei daher Aufgabe jedes einzelnen, der es mit den Eisenbahnern gut meine, darauf hinzuwirken, daß die Macht der Trinksitten gebrochen werde. Der (bereits 72 Jahre) alte Herr schloß seine ebenfalls wie die seines Vorredners sehr beifällig aufgenommene (französische) Rede mit dem Ausdruck der Freude über die Erfolge des Vereins, welche schon in den eben so stattlich besuchten Versammlungen dieses Jahres offenbar wurden.

Nun folgte noch die Verlesung von drahtlichen und sonstigen Begrüßungen sowie Entschuldigungen aus Dänemark, Deutschland, England, Frankreich und nicht zuletzt aus Holland*), hierauf Dank und Abschiedsgruß an die Festteilnehmer seitens des unermüdlichen Sprechers Herrn Jacot, welcher dem Vertreter

*) Die Bahnverwaltungen dieses Landes fördern die Bemühungen ihres Enthaltsamkeitsvereines, dessen Mitgliederzahl im Jahre 1916 bis 1917 von 1317 auf 1700 stieg, in jeder Weise, und zwar nicht nur durch das Alkoholverbot auf den Staatsbahnen, sondern auch durch eine Jahresspende von 2000 Gulden sowie durch Entsendung des Beamten G. L. de Haas in Utrecht, welcher zu Werbezwecken auf ein ganzes Jahr mit vollen Bezügen beurlaubt wurde.

In Holland bekommt auch jeder neueintretende Eisenbahner ein die Alkoholfrage betreffendes Merkblatt mit der Überschrift: „Een woord aan de Nieuwangestelden", welches auch der Schweizer Verein abstinenter Eisenbahner nunmehr verbreitet. Bei der ersten Versammlung (im Großratsaale von Neuenburg) wurde auch der Antrag angenommen, dahin zu wirken, daß jeder Anwärter vor seiner Aufnahme über das Wesen des Alkoholismus und der Nüchternheitsbewegung entsprechend unterrichtet und geprüft werden solle.

Digitized by Google

der österreichischen enthaltsamen Eisenbahner herzliche Grüße an alle Eisenbahnkameraden in der Heimat mit auf den Weg gab.

Die ganze Veranstaltung des „Schweizerischen Vereines abstinenter Eisenbahner", an welcher etwa 100 Mitglieder aus allen Gauen der Schweiz teilnahmen, kann als eine vollkommen gelungene und wohl erfolgreiche betrachtet werden.

Zweck und Ziel des österreichischen Verkehrsbureau, Ges. m. b. H.

Von Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen.

Am 13. Februar d. J. erfolgte die Eintragung dieser neuen Gesellschaft in das Handelsregister in Wien. Hiedurch ist eine im k. k. Eisenbahnministerium seit langem behandelte Maßnahme durchgeführt, deren Endziel es ist, eine Zusammenfassung aller Reisebureaus zu einer dem österreichischen Fremdenverkehr dienlichen Einheit herbeizuführen. Gegenstand der Unternehmung ist der Bezug und Verschleiß von Fahrkarten aller Art der Eisenbahnen und sonstigen Verkehrsunternehmungen des In- und Auslandes, die Errichtung und der Betrieb von Reise-, Auskunfts- Werbestellen im In- und Auslande mit Ausschluß des Auswanderergeschäftes, ferner der Betrieb aller Geschäftszweige, die geeignet sind, das Reise- und Verkehrswesen in und nach Österreich zu fördern, insbesondere auch die Besorgung des Geldwechselverkehrs, ferner die Ausgabe von Reiseschecks, der Vertrieb von Reiselesestoff, die Gepäckbeförderung und Versicherung — kurz: all das, was dazu dienen kann, dem Reisenden das Reisen angenehm und bequem zu gestatten.

Wer fortab nach Österreich kommen oder innerhalb der Reichshälfte reisen wird, soll in jedem größeren Ort — denn nicht allein dem Fremdenverkehr, sondern dem Reiseverkehr im allgemeinen ist das Unternehmen gewidmet — eine Stelle finden, die ihm verläßlich und selbstlos mit Rat und Tat in allen Fragen an die Hand geht, ihm sagt, wie und wohin er reisen soll, um seine Absicht — sei sie auf Vergnügen oder Geschäft gerichtet — auf dem kürzesten und billigsten Wege zu erreichen.

Um diesen hohen Zielen dienen zu können, war es notwendig, das Unternehmen nicht zu Erwerbszwecken zu gründen, sondern von Haus aus derart finanziell zu sichern; daß es seinen Aufgaben unbehindert durch Geldrücksichten nachgehen kann. Es wurde daher von der österr. Staatseisenbahnverwaltung, deren oberster Leiter Eisenbahnminister Baron Banhans, die Wichtigkeit des Unternehmens rasch erkannte, der Gesellschaft ein Fahrkartenmonopol verliehen. Auf den gleichen Zweck abzielende Verhandlungen mit den Privatbahnen und Schiffahrtsgesellschaften sind im Zuge. Dem großzügigen Zwecke des Unternehmens entspricht auch die Zusammensetzung der über ein Kapital von 1 Mill. Kronen verfügenden Gesellschaft, der der österr. Verkehrsverband — die Vereinigung aller österr. Fremdenverkehrsverbände — die beiden großen österr. Schiffahrtsunternehmungen „Oesterr. Lloyd" und „Austro-Americana" — und als Finanzanstalt der k. k. priv. Wiener Bankverein angehört, der sich schon vorher dem Fahrschein- und Reisebureauwesen in selbstloser Weise gewidmet hatte.

Die ersten Aufgaben der neuen Gesellschaft werden zunächst darin bestehen, den Anschluß an ähnliche Gründungen im Deutschen Reich und in Ungarn zu suchen, um unter Wahrung der vollen Selbständigkeit der besonderen österr. Fremdenverkehrspropaganda im Auslande eine der Sache förderliche Gemeinsamkeit bezüglich des Fahrkartengeschäftes und der damit zusammenhängenden kommerziellen Angelegenheiten zu erreichen. Bei Zustandekommen dieses Zusammenschlusses wird sich als Erfolg eine durchgreifende Besserung des bisher zersplitterten und daher wirkungslosen Reisebureauwesens zeigen und es wird ein geschlossener Block von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer bestehen, der den Reiseverkehr nach einheitlichen, den wirtschaftlichen Zwecken der beteiligten Länder gedeihlichen Grundsätzen fördern und regeln wird. Eine zielbewußte Werbetätigkeit, unterstützt durch eine sachliche und verläßliche Auskunftserteilung, wird eine Wiederbelebung und Förderung des Reiseverkehrs zeitigen. Und wenn es wieder einmal — vielleicht in nicht allzuferner Zeit — Frieden geben wird und all jene, die auf erquickende Vergnügungsfahrten in die nervenstärkenden deutschen Seebäder, die herrlichen Kurorte und einzig schönen Berge Österreichs, die gesegneten Gefilde der Hohen Tatra und des Plattensees oder auf Geschäftsreisen in die Industrie- und Handelsstätten der mitteleuropäischen Länder durch Jahre verzichten mußten, wieder in diese Gegenden reisen werden, — dann werden sie diese neue, nicht private, sondern amtliche Stelle, die vielleicht berufen sein wird, neben dem reisetechnischen Dienst im engeren Sinne auch volkswirtschaftlichen Aufgaben zu dienen, wohl mit Freude und Dank begrüßen.

Die volkswirtschaftliche Wichtigkeit der Förderung des Reiseverkehrs ist zu bekannt, um besonders beleuchtet werden zu müssen. Ist doch das Zuströmen fremden Geldes nach dem Kriege, besonders in der ersten Zeit, nicht mehr so sehr von der Warenausfuhr oder dem Einlauf von Auswanderergeldern, sondern einzig und allein vom Fremdenverkehr zu erhoffen, der einen mächtigen Einfluß auf die Besserung der Valutaverhältnisse zu üben geeignet ist. Diese große Bedeutung des Fremdenverkehrs, insbesondere in wirtschaftspolitischer Hinsicht fand volle Anerkennung in den Worten, die Se. Majestät der Kaiser an die Mitglieder der Huldigungsdeputation des österr. Verkehrsverbandes am 31. Mai 1917 zu richten die Huld hatte:

„Ich würdige vollauf die große volkswirtschaftliche, staatsfinanzielle und kulturelle Bedeutung des Fremdenverkehrs und schätze daher das selbstlose Wirken und die bisherigen Erfolge der in ihrem Verbande zu einträchtiger Arbeit vereinten Landesorganisationen hoch ein. Auch anerkenne ich mit lebhafter Befriedigung, daß der Verband ungeachtet der empfindlichen Hemmung, die die Entwicklung des Fremdenverkehrs durch den Krieg erfahren hat, doch nichts verabsäumte, um die dem Fremdenverkehr dienenden industriellen und gewerblichen Unternehmungen in ihrer Bedrängnis zu stützen und dadurch jene gedeihliche Friedensarbeit vorzubereiten, zu deren Entfaltung unser geliebtes Vaterland alle Voraussetzungen in seltener Fülle bietet."

Diese erhebenden Worte der Anerkennung werden der Gesellschaft ein mächtiger Ansporn sein zu emsiger, eifriger und hoffentlich auch ersprießlicher Arbeit zum Wohle des geliebten Heimatlandes.

Eine der schwierigsten Aufgaben, um die gestellten, ernsten Aufgaben voll zu erfüllen, ist wohl die Heranbildung geeigneter, verläßlicher und fachkundiger Bureauleiter für die Vertretungen des Österr. Verkehrsbureaus, die, um ihrer verantwortlichen Stellung gerecht werden zu können, neben Sprachkundigkeit, die genaue Kenntnis der wichtigsten Reiseländer, tarifarisches Wissen und die Beherrschung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Reiches werden aufweisen müssen. Um dieses vielseitig gebildete Personal zu erziehen, wird wohl an die Errichtung von Lehrkursen für Auskunfts- und Reisebureauleiter und Beamte gedacht werden müssen.

Digitized by Google

Wie aus dieser Darstellung erhellt, ist der Plan des Österr. Verkehrsbureau wohl als großzügig und umfassend zu bezeichnen und erscheint — dies sei für die strengen Kritiker jeder neuen Schöpfung gesagt — der Zeitpunkt für den Beginn der Vorarbeiten in einer Zeit, wo der Verkehr aus militärischen Rücksichten eingeengt, durch Mangel an Betriebsmitteln und Brennstoffen gedrosselt ist, trotzdem wohl nicht zu früh gewählt. Von der gleichen Voraussetzung dürften auch die Urheber jener Anträge ausgegangen sein, die am 30. November 1917 im Abgeordnetenhause (Freiherr v. Pantz) und am 1. März d. J. im Herrenhause (Graf Kielmannsegg) gestellt wurden und die Einsetzung eines Ausschusses zur Behandlung aller den Fremdenverkehr in Österreich betreffenden Fragen zum Gegenstande hatten. Die Annahme dieser Anträge legt davon Zeugnis ab, daß auch die gesetzgebenden Körperschaften die Wichtigkeit dieser Verkehrsfrage erkannt und gewürdigt haben.

So will denn jetzt das Oesterr. Verkehrsbureau mit allen Mitteln seine Tätigkeit einsetzen und in der Erfüllung seiner, der Förderung der Allgemeinheit gewidmeten Aufgaben die Befriedigung für die verantwortungsvolle Arbeit finden.

In der Gesellschaft wirken folgende Herren:

k. k. Ministerialsekretär Dr. Friedrich Dorninger, Regierungskommissär des k. k. Eisenbahnministeriums;

k. k. Sektionsrat Erwin Freiherr v. Wetschl, Regierungskommissär des k. k. Arbeitsministeriums;

als Vertreter des österr. Verkehrsverbandes:

Reichsratsabgeordneter J. W. Dobernig,

Reichsratsabgeordneter Regierungsrat Dr. Anton Kofler,

Oberinspektionsrat a. D. Fédor Gérényi,

Dr. Valentin Krisper,

Sekretär Heinrich Ott,

Stadtrat Dr. Karl Pik;

als Vertreter des. k. k. priv. Wiener Bankverein:

Medizinalrat Dr. Ferd. Krakowitzer,

Direktor-Stellvertreter Dr. Moritz Brecher,

Direktor-Stellvertreter Dr. Rudolf Lauterstein;

Direktor Alois Weishut namens des „Oesterr. Lloyd und

Direktor Oskar Cosulich namens der „Austro-Americana".

Zu Geschäftsführern wurden bestimmt: die Herren Dr. Heinrich Rohn, Sekretär des „Oesterr. Verkehrsverbandes", Dr. Moritz Brecher und kais. Rat Dr. Johann Auspitzer, Generaldirektor-Stellvertreter des „Oesterr. Lloyd". Der Direktion, die ihren Sitz in Wien I, Schottenbastei 6, hat, gehören zwei Herren an: Der Schreiber dieser Zeilen, dem als mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums bestellten ersten Direktor die Organisation und Durchführung des Fahrkartenverkaufes, der finanzielle und kaufmännische Betrieb und die Besorgung der Schiffahrtsangelegenheiten unterstehen, und der Südbahnoberrevident Herr Hans Nachbaur, der das Auskunftswesen bezüglich des Fremdenverkehrs, dessen Propaganda und die allgemeine Organisation zu leiten berufen ist.

SCHIFFAHRT.

Organisierung der Seeschiffahrt. Eine der wichtigsten Aufgaben der Übergangswirtschaft ist die Vorsorge für die Beistellung von Verkehrsmitteln zu Lande und zur See und die förderlichste Verwendung des verfügbaren Frachtraumes. Bei Wiederaufnahme des Seeverkehres wird der österreichischen Schiffahrt die Aufgabe zufallen, inländische Ausfuhrware, durch deren Verkauf eine Stärkung unserer Geldverhältnisse zu erwarten ist, nach Übersee zu befördern und die inländische Industrie mit jenen überseeischen Rohstoffen zu versorgen, deren sie zur Wiederaufnahme ihres Friedensbetriebes dringendst bedarf. Angesichts der außerordentlichen Bedeutung des Schiffahrtsbetriebes für die ganze Volkswirtschaft ist das Handelsministerium schon jetzt daran gegangen, durch Zusammenfassung der einzelnen Reedereien in besondere Verbände die Voraussetzung dafür zu schaffen, daß nach dem Kriege die der Seeschiffahrt zugedachten Aufgaben unter Berücksichtigung des Wohles der Gesamtheit und der Bedürfnisse der Schiffahrt selbst ihre Lösung finden können.

Durch die Verordnung des Handelsministers vom 30. Jänner 1918 RGBl. Nr. 28 wird ein Wirtschaftsverband der freien Frachtschiffahrt (das ist die Betriebsart, in der der Dienst ohne festen Fahrplan ausschließlich gemäß den Marktverhältnissen besorgt wird) und ein Wirtschaftsverband der Linienschiffahrt (das ist die Betriebsart, in der der Dienst nach einem festen Fahrplane besorgt wird) ins Leben gerufen. Beide Verbände umfassen nur solche Schiffahrtsunternehmungen, die den Schiffahrtsdienst mit Dampf oder anderer motorischer Kraft betreiben. Die Segelschiffahrt fällt daher nicht unter die neue Regelung

Beide Verbände haben ihren Sitz in Triest. Jedem der beiden Wirschaftsverbände ist die Führung einer genauen Übersicht über den Schiffbestand und die Betriebseinrichtungen der einzelnen Reeder, über den Zustand der Schiffe, über die Schiffseinrichtungen, die Vorräte an Kohle und anderen Stoffen sowie über die Arbeitsverhältnisse zugedacht. Ferner werden sie bei der Aufstellung von Grundsätzen für die Regelung des Seeverkehres, insbesondere für die zweckmäßigste Verteilung und Verwendung des Schiffsraumes mitzuwirken haben. Hiebei ist auf die Beschaffenheit der einzelnen Schiffe und auf die Bedürfnisse der Reeder und der Verfrächter Bedacht zu nehmen. Eine Mitwirkung wird den Verbänden auch bei der Aufstellung von Grundsätzen für die Bestimmung der Frachtraten und bei jenen Maßnahmen zukommen, die seitens der Regierung hinsichtlich der Beschaffung von Kohle und anderem Schiffsbedarf getroffen werden.

Die innere Organisation der beiden Wirtschaftsverbände der Seeschiffahrt lehnt sich mit den in der Natur der Sache gelegenen Abweichungen an die der anderen industriellen Kriegs- oder Wirtschaftsverbände an. Eine Besonderheit besteht vor allem darin, daß bei Beschlußfassungen nicht die Zahl der Stimmen, sondern die vertretene Tonnage maßgebend ist. Die sämtlichen Unternehmungen, die jedem Verbande angehören, bilden die Verbandversammlung, die in allen grundsätzlichen und besonders wichtigen Fragen das entscheidende Wort haben wird. An der Spitze jedes Verbandes steht die Verbandleitung, die aus drei vom Handelsminister ernannten und aus vier von der betreffenden Verbandversammlung gewählten Mitgliedern besteht. Den Verbandleitungen wird die Durchführung der Beschlüsse der Verbandversammlung und die Leitung der laufenden Geschäfte obliegen.

Da im Schiffahrtbetriebe eine Reihe von Fragen zur Lösung gelangen muß, an denen beide Verbände in gleichem Maße beteiligt sind, ist auch eine gemeinsame Verbandversammlung vorgesehen. Die Beschlüsse der gemeinsamen Verbandversammlung hat die gemeinsame Verbandleitung durchzuführen. Sie besteht aus einem vom Handelsminister ernannten Vorsitzenden und aus sämtlichen Mitgliedern der beiden Verbandleitungen, aus deren Mitte der Handelsminister zwei Stellvertreter des Vorsitzenden ernennt. Auch nach Durchführung einer Abstimmung in der gemeinsamen Verbandversammlung kann eine getrennte Abstimmung der den beiden Verbänden angehörenden Mitglieder verlangt werden.

Digitized by Google

Stimmt das Ergebnis dieser getrennten Abstimmung nicht überein, so fällt dem Handelsminister die Entscheidung zu.

Wie bei allen anderen bisher errichteten Kriegs- oder Wirtschaftsverbänden haben sowohl die Verbandangehörigen als auch insbesondere die Funktionäre und Angestellten des Verbandes die Pflicht, über alle Angelegenheiten der Verbände die ihnen in dieser ihrer Eigenschaft zur Kenntnis gelangen, insbesondere über die Geschäftsverhältnisse der Verbandangehörigen. Stillschweigen zu bewahren. Die Funktionäre und Angestellten, welch erstere ihr Amt selbstverständlich ehrenamtlich ausüben, haben die Verschwiegenheit schriftlich zu geloben. Die Verletzung der Verschwiegenheitspflicht wird mit strenger Strafe bedroht, da für ein gedeihliches Wirken derartiger Einrichtungen nur dann Gewähr geleistet ist, wenn alle Angehörigen die volle Beruhigung dafür haben können, daß ihre dem Verbande gelieferten Mitteilungen und Auskünfte streng vertraulich behandelt werden und keinerlei mißbräuchliche Verwertung finden.

Die beiden Verbände, die gemeinsame Verbandversammlung und Verbandleitung stehen unter staatlicher Aufsicht, die durch vom Handelsminister ernannte Regierungskommissäre ausgeübt wird. Mehrere grundsätzliche Beschlüsse und Verfügungen der Verbandsstellen unterliegen überdies noch einer besonderen Genehmigung des Handelsministers. Den beiden Verbänden ist ein Schiedsgericht angegliedert, das in Streitfällen zu entscheiden und im Falle von Ordnungswidrigkeiten einzuschreiten hat. Den Vorsitz führt ein richterlicher Beamter; ihm stehen zwei vom Handelsminister ernannte und zwei von den Verbandversammlungen gewählte Mitglieder zur Seite. Die Leitung des Verbandes für Linien-Schiffahrt ist aus den Herren Hofrat Albert Frankfurter als Präsident und den Präsidenten-Stellvertreter Oskar Cosulich, Vorstandsmitglied der „Austro-Americana", und Vizeadmiral Luzian v. Ziegler Pozza, Präsident der „Dalmatia" gebildet, die Leitung des Verbandes für freie Frachtenschiffahrt aus den Herren Ernst Amadeus Camus, Präsident des Bundes der österreichischen Reeder für freie Schiffahrt, als Präsident und den Präsident-Stellvertretern Cavaliere Drodato Tripcovich, Vizepräsident der Schiffahrts-Aktiengesellschaft D. Tripcovich & Co., sowie Ettore Pollich, Direktor der Triester freien Schiffahrts-Aktiengesellschaft. An die Spitze der gemeinsamen Verbandversammlung sind Herr Dr. Julius Derschatta v. Standhalt, Präsident des Österreichischen Lloyd als Präsident und als dessen Stellvertreter die Herren E. A. Camus und Oskar Cosulich berufen worden.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß die in Rede stehende Verordnung in fast reinem Deutsch gehalten ist. Nur wenige Fremdwörter sind beibehalten worden, z. B. motorisch, Organ, Konkurrenz, Funktionär, Regierungskommissär, die allerdings auch durch gute deutsche Ausdrücke hätten ersetzt werden können.

Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt. Die Schlesische Dampfer-Comp. — Berliner Lloyd Akt.-Ges. hat folgendes bekanntgemacht:

„Wir beschränken hiemit die Haftung für Beschädigung und Verlust der uns übergebenen Güter auf Mk. 200 für 100 *kg*."

Mit dieser Veröffentlichung beschreitet die Schiffahrt den Weg, den das deutsche Speditionsgewerbe schon seit einiger Zeit eingeschlagen hat und in dem es sich um eine Beschränkung derjenigen Haftung handelt, die dem Frachtführer durch § 450 H. G. B auferlegt ist. Diese Haftung verpflichtet bekanntlich zum Ersatze des gemeinen Handelswertes bzw. des gemeinen Wertes, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung in dem Zeitpunkte hatte, in dem die Ablieferung zu bewirken war. Hievon kommt in Abzug, was infolge des Verlustes an Zöllen und sonstigen Kosten sowie an Fracht erspart ist. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches durch Vertrag abgeändert werden können, und demzufolge ist ja auch der vorgenannte Weg beschritten worden. Veranlassung zu der Beschränkung der Haftung geben natürlich auch hier die Einwirkungen der Verhältnisse der Kriegszeit, die sich zunächst darin geltend machen, daß man vielfach mit einem weniger eingearbeiteten, weniger zuverlässigen und weniger leistungsfähigen Personal zu rechnen hat, und die andererseits darin bestehen, daß die Werte der Waren in der Kriegswirtschaft eine Höhe angenommen haben, welche zu der vereinbarten Fracht in einem schreienden Mißverhältnis steht, so daß man es billigerweise den Betrieben nicht zumuten kann, für Waren, die einst den vierten Teil und noch weniger ihres jetzigen Preises kosteten, die volle Haftung zu übernehmen. Von diesem Grundgedanken ausgehend, haben, wie schon vorher erwähnt, auch die Spediteure in den Hauptorten Deutschlands ihre Haftung beschränkt, und es steht den Ladungsinteressenten ja schließlich frei, sich für den Mehrwert durch Versicherung zu decken. Was die Höhe der Haftung anbelangt, so ist eine Einheitlichkeit in der Begrenzung der Haftung noch nicht zu verzeichnen. Im vorerwähnten Falle und auch in den Veröffentlichungen verschiedener privater Speditionsvereinigungen ist die Haftung auf Mk. 2 für 1 *kg* beschränkt, in der Mehrzahl der Fälle allerdings auf Mk. 1·20 für 1 *kg*. Letztere Grenze entspricht den früheren Bestimmungen des Eisenbahnrechtes, wonach die Haftung auf Mk. 60 für 50 *kg* beschränkt war und dem Ladungsinteressenten, der den vollen Wert ersetzt haben wollte, anheimgegeben war, sich unter Wahrung bestimmter Formen gegen höhere Verluste bei der Eisenbahn selbst zu versichern.

VERSCHIEDENES.

Der Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten gibt am 21. März, 7 Uhr abends, im großen Konzerthaussaale unter der Leitung des Chordirektors Carl Führich ein außerordentliches Konzert mit Orchester, bei welchem Kammersängerin Gertrude Foerstel die Geigenkünstlerin Nora Duesberg, Hofopernsänger Hermann Wiedemann und das Konzertvereinsorchester mitwirken. Es gelangen Max Bruchs großes Chorwerk „Fritjof", ferner Camillo Horns „Gothenzug" und die Volksweise „Pinz Eugen" in der Bearbeitung von Ed. Kremser zur Aufführung. Karten an der Tageskasse des Konzerthauses und bei Kehlendorfer, Wien I, Krugerstraße 3.

Plaketten des Kaisers und der Kaiserin. Kaisertreue hat in diesem Kriege mannigfache Ausdrucksformen erfolgreich gesucht. Zu den beliebtesten Abzeichen zählen die ausgezeichneten Plaketten des Kaisers Karl und der Kaiserin Zita, die namentlich in der Armee Eingang gefunden haben und die Kappen der Offiziere wie des einfachen Wehrmannes aus dem Volke zu Hunderttausenden zieren. Der wohltätige Zweck, dem die Veräußerung dieser Abzeichen gewidmet ist, sichert ihnen aber auch in den breitesten Schichten der Zivilbevölkerung stärkste Beachtung. Der Verkauf der Plaketten, Meisterwerke der Künstlerhand des Professors Rudolf Marschall und vom Kaiser als offizielle Abzeichen erklärt, dient dazu, den „Kaiser und König Karl-Kriegsfürsorgefonds" zu kräftigen, der sich bekanntlich die Fürsorge für die Soldaten im Felde, die Unterstützung von Witwen und Waisen Gefallener, die Verbesserung des Loses der Kriegsbeschädigten und insbesondere die Errichtung von Heilanstalten zur segensreichen Aufgabe gesetzt hat. Alle diese Zweige fördert jeder durch sein

Digitized by Google

Schärflein, der die Plaketten des Kaiser-Paares erwirbt. Das Abzeichen kostet K 1. Der Verkauf der Plaketten darf daher auf die werktätige und begeisterte Anteilnahme der großen Massen der kaisertreuen Bevölkerung zählen.

100.000 Frauen im preußischen Eisenbahndienst. Die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung, die vor dem Kriege in einigen wenigen Dienstzweigen (im Bureau-, Abfertigungs-, Telegraphen- und Schrankenwärterdienst, bei der Bahnunterhaltung, der Reinigung der Betriebsmittel und der Diensträume) knapp 10.000 Frauen beschäftigte hat die weiblichen Kräfte nunmehr zu fast allen Dienstverrichtungen des vielgestaltigen Eisenbahnwesens zugelassen und ihre Zahl allmählich auf 100.000 erhöht. Hiemit dürfte indessen die Entwicklung bei der Fortdauer des Krieges noch nicht abgeschlossen sein. Obwohl die weiblichen Ersatzkräfte während des Krieges nur zur vorübergehenden Beschäftigung angenommen werden, da die vermehrte Frauenbeschäftigung ein den Eisenbahnen durch den Krieg aufgedrungener Notbehelf ist, ist die Tatsache um so erfreulicher, daß sie sich im großen und ganzen aufs beste bewährt haben, ein Erfolg, zu dem die von der Verwaltung eingeführte weibliche Berufskleidung nicht wenig beigetragen hat. Vermögen auch die meisten Frauen den Mann im Eisenbahndienst nicht vollkommen zu ersetzen, so tragen sie doch alle redlich dazu bei, den Eisenbahnbetrieb im Gange zu halten.

Kandalakscha, am Imandrasee entlang bis zum Endpunkt Semenova an der Kolabucht. Der größte Teil der Murmanlinie ist zwar fertiggestellt, doch wird die Benützung auch in diesem Kriegswinter nicht möglich sein, sondern frühestens im Spätsommer 1918 eingeleitet werden können, da ein Mittelstück noch unvollendet sein soll.

Nach Kriegsschluß wird die Bahn ihre Bedeutung als Durchgangslinie sofort wieder einbüßen müssen, sowie die russischen Schiffe wieder vom Schwarzen Meer ins Mittelmeer und auf diesem Wege in den freien Ozean gelangen können. Die Bedeutung der Bahn wird also dann von der Nutzbarmachung des von der Strecke durchzogenen Gebietes für die Weltwirtschaft abhängig sein. Das Land von dem öden Gouvernement Olonez im Süden bis zur Halbinsel Kola im Norden ist menschenarm, von zahlreichen Sumpfstrecken bedeckt, die durch gewaltige Urwälder abgelöst werden. Das Klima ist wegen des Sumpfreichtums nichts weniger als empfehlenswert. Der materielle Wert der Murmanbahn wird also allein in dem Holzreichtum der Strecke liegen, der wegen der vielen Wasserfälle allerdings die besten Aussichten für eine neue großartige Holzindustrie bietet. Zweitens soll die Bahn die Entwicklung der Fischerei begünstigen und die Ausbeutung des Fischreichtums des Weißen Meeres ermöglichen, der bisher vorwiegend den Norwegern überlassen blieb.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen 1918.

Verwaltung	Monat	Befördert wurden: Personen	+ gegen — 1917	Güter t	+ gegen — 1917	Einnahmen für: Personen und Gepäck	+ gegen — 1917	Güter	+ gegen — 1917	Zusammen	+ gegen — 1917
Aussig-Teplitzer E.											
Altes Netz .	Februar	482.445	+ 92.358	600.675	+ 40.669	—	—	—	—	1,530.012	+ 646.253
Neues Netz .		257.113	+ 53.566	31.022	+ 14.298	—	—	—	—	341.614	+ 92.014
Zusammen .		739.558	+ 145.924	631.697	+ 54.967	—	—	—	—	1,871.626	+ 738.267
Buschtěhrader Eisenbahn .	Febr.	541.706	+ 159.790	567.806	— 20.865	641.809	+ 239.284	1,888.706	+ 557.516	2,530.515	+ 796.800
K. k. Staatsbahnen . .	Jänner	—	—	—	—	28,350.900	+ 4,798.483	68,793.400	+ 16,804.625	97,144.300	+ 21,603.108

Die große Steigerung der Frachtgebühren-Einnahme der k. k. Staatsbahnen um 21·6 Mill. Kronen rührt wesentlich aus der im Jänner vollzogenen Tarifreform, aus der Aufklassifikation und aus der Aufhebung zahlreicher Ausnahmetarife — bis zum Jahresbeginn galten rund 50 Ausnahmetarife — her. Rechnet man noch den Erfolg der Verkehrssteuern hinzu, so ist eine Erhöhung der Staatsbahneneinnahmen im Jänner um zusammen rund 35 Mill. Kronen erreicht worden.

Die künftige Bedeutung der Murmanbahn. Durch den Krieg wurden zahlreiche neue Verkehrsanlagen ins Leben gerufen, die nicht nur von rein militärischer Bedeutung sind, sondern im Frieden zweifellos ihren allgemeinen wirtschaftlichen Wert erweisen werden.

Ein Beispiel ist die Murmanbahn, deren künftige Bedeutung Dr. Richard Hennig in Petermanns Mitteilungen erörtert.

Die zwischen dem Weißen Meer und dem norwegischen Varanger-Fjord gelegene, die Halbinsel Kola nördlich begrenzende Murmanküste besitzt trotz des hohen Breitengrades gute, geschützte Naturhäfen, die von keiner ernsthaften Vereisung bedroht sind, da das Meer dort durch den Golfstrom erwärmt wird. Die Strecke führt zuerst von Petersburg nach Petrosawodsk am Westufer des Onegasees, dann nordwärts zur Westküste des Weißen Meeres, hierauf an den Golf von

BUCHANZEIGEN.

Europa im Weltkriege betitelt sich eine neue bei Artaria erscheinende Karte, die Europa mit den ganzen Mittelmeerländern darstellt, die Verbündeten, Ententeländer und Neutralen durch besondere Farbenanlagen kenntlich macht und auch die internationalen Bahnverbindungen, nach dem Stande vor dem Kriege, mit Hervorhebung der neuen Balkanlinien, zeigt. — Die Seesperrgebiete nach deren Veränderung am 22. November 1917 sind ebenfalls dargestellt. Die neuesten, im Werden begriffenen Staatengebiete innerhalb des bisherigen russischen Reiches — Ukraine, Polen, Litauen und Kurland, Finnland und Gebiet der Don-Kosaken — sind bereits umgrenzt und beschrieben. Die große, in vielen Farben gedruckte Karte kostet K 2·40 und ist durch den Verlag Artaria in Wien oder jede Buchhandlung zu beziehen.

Große Karte von Nordwest-Rußland. Soeben erscheint eine von Dr. Peucker bearbeitete Karte, die in großem Formate und recht ausführlich die russischen Gebiete zwischen Petersburg—Moskau und Warschau enthält und auch die ganzen um die Ostsee gelagerten Länder im Maßstabe 1 : $1^1/_2$ Mill. darstellt. — Das Flußnetz ist blau gehalten, die Beschreibung reichhaltig, insbesondere sind sämtliche Bahnstationen nach den amtlichen Verzeichnissen aufgenom-

Digitized by Google

men. Die südlichen Teile von Finnland und Schweden fallen in den Rahmen der Karte, im Westen ist sie begrenzt durch Berlin und Kopenhagen, so daß die bei den begonnenen Friedensverhandlungen vielgenannten Gebiete von Esthland, Kurland, Livland und Litauen rings um die Ostsee ersichtlich sind. Eine Beikarte zeigt St. Petersburg. Das große Blatt (117/87 *m*) kostet K 3·60 (Mk. 2·70), und ist durch den Verlag von Artaria & Co., Wien I, Kohlmarkt 9, und durch jede Buchhandlung zu beziehen.

Artarias Eisenbahnkarte von Österreich-Ungarn und den Balkanländern liegt in Neuausgabe für 1918 vor. — Die bekannte, sorgfältige Bearbeitung in der Anstalt der Verlagshandlung (Dr. Peucker) bringt wieder viel Neues; ganz neue Eisenbahnbetriebsverhältnisse am Balkan, das reichhaltige, auf 52 Seiten angewachsene Stationsverzeichnis, und eine neue Beikarte, die das dichte Netz von Ober-, Niederösterreich und Salzburg im doppelten Maße der Hauptkarte zeigt. Unter den sonstigen Beikarten und Plänen sei ein Plänchen von Monfalcone genannt, dessen bedeutende Werftanlagen zwar vom Feinde so ziemlich zerstört wurden, aber hoffentlich bald neu erstehen werden. Die mehr als meterbreite Karte mit allen Beigaben und Stationsverzeichnis kostet K 3·60 (Mk. 2·70) und ist durch den Verlag Artaria & Co., Wien I, sowie durch jede Buchhandlung zu beziehen.

Österreich-Ungarn und das südöstliche Europa. Übersichtskarte im Maßstabe von 1 : 2,500.000. Neubearbeitet von Dr. Karl Peucker. Verlag Artaria & Co. in Wien. Preis K 2. — Außer der Monarchie erscheinen Westrußland Rumänien und insbesondere die Balkanländer bis über Salonik in guter Farbenverteilung: verbündete Länder volle Farbe, feindliche nur gerändert, die von den Verbündeten besetzten weiten russischen und balkanischen Gebiete leuchten in farbigen Querlagen deutlich heraus. Dabei die Hauptverbindungen der Monarchie mit Deutschland und Balkan, mit den großen Orientlinien in starkem Rot. In der in 9 Farben gedruckten Karte ist die ganze östliche und südliche Frontlinie nach dem Stande vom Oktober 1917 eingetragen.

Ein neuer Plan von St. Petersburg wird im Augenblicke, wo das neugetaufte Petrograd noch für lange Zeit an der Spitze der großen russischen Bewegung bleiben wird, allgemeinem Interesse begegnen. Der bei Artaria erscheinende Plan enthält nicht nur Straßen, Plätze, Brücken sowie die genannten öffentlichen Gebäude, Klöster usw., sondern auch in alphabetischer Reihe deren reiche Liste, mit Anweisung zur Auffindung im Plane und ein Umgebungskärtchen bis Kronstadt, Peterhof und Zarskoe Selo. Dr. Peucker hat den Plan unter Berücksichtigung von Stadtbeschreibungen und der zahlreichen Nachrichten des bewegten letzten Jahres bearbeitet. — Preis K 1·80, zu beziehen durch den Verlag Artaria & Co., Wien I, oder durch jede Buchhandlung.

KLUBNACHRICHTEN.

Klubversammlung am 19. Februar 1918.

Exzellenz Dr. v. Wittek eröffnete die Versammlung durch nachstehende Mitteilungen:

Seit unserer letzten Klubversammlung sind neu eingetreten: als ordentliches Mitglied:

Herr Ing. Dr. Eduard Slovsa, Staatsbahnrat im Eisenbahnministerium;

als außerordentliche Mitglieder:

Frau Marie Bujatti, Kommerzialratsgattin und

Frau Anna Schörghuber, Senatspräsidentensgattin.

Wir begrüßen die neuen Mitglieder herzlichst.

Gestorben ist unser langjähriges Mitglied Herr Dr. Josef Schwab, Oberinspektor i. R., dem wir ein treues Gedenken bewahren werden.

Unsere nächste Klubversammlung findet am 5. März statt. Hiebei wird Herr k. k. Finanzsekretär Dr. Ernst Strobl einen Vortrag unter dem Titel: „Eine malerische und historische Wanderung durch Stein a. d. Donau" halten, und zahlreiche Lichtbilder vorführen.

Weitere Vorträge finden statt:

Am 12. März Herr Oberlandesrat Dr. Kostersitz: „Im Fluge durch das Weltall" mit Lichtbildern.

Am 19. März Herr Dr. Ing. Viktor Kaplan, Professor der k. k. deutschen Technischen Hochschule in Brünn, über: „Das Wesen und Werden von Erfindungen" und

am 2. April Frau Helene Gegenbauer: „Vom Tiroler Volke" mit Lichtbildern.

Heute hält Herr Regierungsrat Leopold Ritter v. Stockert einen Vortrag über „Kanaltransportersatz" mit Lichtbildern. Ich lade Herrn Regierungsrat v. Stockert ein, mit dem Vortrage zu beginnen.

Herr Regierungsrat v. Stockert befaßte sich eingangs seines Vortrages mit den bei uns und in Deutschland bestehenden Schiffahrtswegen und gelangte im weiteren Verlaufe seiner Ausführungen auf die praktische Einführung von Wagenkasten und allen mit dieser Neuerung im Verkehrswesen zusammenhängenden Einrichtungen auf Schiffen, Bahnwagen und Straßenwagen. Wir werden diesen fachlich hochinteressanten Vortrag vollinhaltlich in einem der nächsten Hefte veröffentlichen.

Als Herr Regierungsrat v. Stockert seine Ausführungen beendete, dankte ihm Exzellenz Dr. v. Wittek für den interessanten Vortrag und bemerkte, daß diese wichtige Frage in fachmännischer Weise ausführlich beleuchtet wurde und Versuche zu deren Lösung von den in Frage kommenden Stellen gewiß unternommen werden dürften. Es wird, sagte Exzellenz Dr. v. Wittek zweifellos des Zusammenarbeitens und der Mitwirkung der größeren Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen bedürfen, um diesem neuen Transportsystem zum Durchbruch zu verhelfen. Voller Erfolg wird sich erst durch Verhandlungen mit den benachbarten Verwaltungen hinsichtlich der einheitlichen Bauart sichern lassen. Dem einem Nachteile, der mitzuschleppenden toten Last der leeren Kasten steht andererseits der große Vorteil der raschen Entladung gegenüber. Hieraus läßt sich der Schluß ziehen, daß die Abhängigkeit der allgemeinen Einführung der Kastentransporte von der ökonomischen Entwicklung auch die Lösung der Frage bestimmen wird.

Unter wiederholtem Beifall schloß hierauf Exzellenz Dr. v. Wittek die Sitzung.

* * *

Damenteenachmittag, Donnerstag, den 21. Februar 1918.

Dank den Bemühungen der Frau Helene Kupka verlief diese Veranstaltung durch die Mitwirkung einer größeren Zahl bewährter Kunstkräfte besonders genußreich. Konzertsängerin Frau Angela Böhm sang zuerst Lieder von Schuman und Mozart und erzielte besonderes Lob durch sehr schönen Vortrag des Liedes „Eines Tages" aus der „Butterfly". Vielversprechendes Talent zeigte die jugendliche Violinistin Frl. Erna Lamatsch, insbesondere in Brahms „Ungarischer Tanz" einer sehr stimmungsvollen, technisch schwierigen Komposition. Frl. Gisra, Mitglied der Kammerspiele führte sich schon bei früheren Gelegenheiten sehr anerkennenswert bei uns ein und fand auch diesmal wieder außerordentlichen Beifall für die wirkungsvolle Rezitation sehr humorvoller Dichtungen. Die bekannte Konzertsängerin Frl. Soscha Filimowska, leider durch Heiserkeit stimmlich nicht disponiert, erntete dennoch reichen Beifall und Anerkennung durch die künstlerisch hochstehende Wiedergabe mehrerer Lieder von Brahms und Grieg.

Pianist Leo Freund, der liebenswürdige Klavierpartner aller Vortragsnummern gab zum Schlusse ein Klavierkonzert. Er spielte die Fledermausparaphrase von Strauss-Schütt, „Campanella" von Liszt und nicht endenwollende Zustimmung entlockte diesem gediegenen Künstler noch manche Perle seines großen Spielplanes.

* * *

Digitized by Google

Damenteenachmittag, Donnerstag, den 28. Februar 1918.

Das mühevolle Amt, für diese Veranstaltung Vortragskräfte zu gewinnen übernahm Frau Architekt Leonore Kovats. Mit den Unannehmlichkeiten unvermeidlicher Absagen siegreich kämpfend, gelang es Frau Architekt Kovats dennoch, durch rasch gewonnene Einschaltungen das Programm glänzend abzuwickeln und so konnte sich genannte Dame des einmütigen Lobes und der dankbaren Anerkennung der zahlreichen Besucher wohl erfreuen.

Herr Otto Epp, in letzter Minute gebeten, sich uns zur Verfügung zu stellen, gab in freiem Vortrage in bei ihm schon öfters bewunderter, wirkungsvoller Weise, Gedichte von Robert Hammerling, Göthe und Heine zum Besten. Hervorragend schön, mit perlender, ungemein gefühlvoller Stimme sang Opernsänger Guido Botuschan „Winterstürme" aus der Walküre „Flieh, o flieh" aus Manon und durch stürmischen Beifall unzähligemale hervorgerufen, eine Reihe weiterer hübscher Lieder als Zugabe. Einen Glanzpunkt des Programmes bildeten die Vorträge des heiteren Quartettes des Wiener Männergesangsvereines. Die Leistungen dieser Künstlervereinigung, bestehend aus den Herren Ludwig Godocser, Ladislaus Celakovsky, Edmund Paletzek und Rudolf Fankhauser sind derart bekannt und vielfach gewürdigt, daß hier nur dem ganz besonderem Danke seitens unserer Veranstaltung für die so erfolgreiche Mitwirkung der Herren Ausdruck gegeben werden soll. Zum Schlusse sang die uns aus früheren Konzerten bestens bekannte Konzertsängerin Frau Valerie Dubell von ihrem Gatten am Klavier begleitet, einige Lieder von Mozart und Schubert. Dankbarer, anerkennender Beifall lohnte die Künstlerin, die, obwohl durch Indisposition stimmlich beeinträchtigt, ihr Gesangsprogramm sehr erfolgreich durchführte.

Inspektor Ingenieur Taussig,
Schriftführer.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eilgutverkehr auf der Strecke Zemun—Cernavoda.

Am 11. März 1918 wird die Güterannahme für den Eilgutverkehr auf der Donaustrecke Zemun—Orsova—Cernavoda unter Berührung der ungarischen und serbischen Stationen der Strecke oberhalb Orsova, sowie sämtlicher unterhalb Orsova liegenden rechtsufrigen Stationen bis einschließlich Cernavoda eröffnet.

Für diesen Verkehr gelten die gesellschaftlichen Tarif- und reglementarischen Bestimmungen bis auf weiteres insoweit, als seitens der zuständigen militärischen Stellen nicht anders verfügt wird.

Auskünfte über Frachtsätze und sonstige Bedingungen erteilen über Anfrage die gesellschaftliche Direktion in Wien, die gesellschaftliche Verkehrs-Direktion in Budapest oder die beteiligten gesellschaftlichen Stationen.

Wien, am 7. März 1918.

Personenverkehr.

Eröffnung der Lokalschiffverkehre.

Nachstehend bezeichnete Lokalschiffverkehre werden diesjährig eröffnet, und zwar auf der Strecke:

Linz—Engelhartszell (täglich außer Montag) zu Berg am 10. März, zu Tal am 12. März;

Grein—Melk—Spitz—Stein—Krems (täglich) in beiden Richtungen am 10. März;

Wien Weißgärber—Pozsony (Preßburg) [täglich] zu Tal am 10. März, zu Berg am 11. März;

Budapest—Mohács (täglich) zu Tal am 9. März, zu Berg am 10. März;

Belgrad—Semendria (zweimal wöchentlich) zu Tal am 10. März, zu Berg am 12. März.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 7. März 1918.

Brüder Prášil & Co.

:: Brückenbauanstalt, Kessel- :: schmiede und Maschinenfabrik

Prag-Lieben

Erzeugen:

Straßen- und Eisenbahn-Brücken, Dach- und Deckenkonstruktionen. Gewalzte und genietete Träger. Eiserne Fenster eigener Konstruktion. Konstruktionen für Hütten- und Bergwerke. Konstruktionen für Wasserbau, besonders Wehranlagen. Drehscheiben und Schiebebühnen, Baumaschinen. Straßengeländer (Patent Prášil). Dampfkessel, Reservoire und andere Blecharbeiten. Feldschmieden eigener Konstruktion, Nieten und Schrauben.

Gesellschaft für elektrische Industrie A.-G.
Wien, I., Volksgartenstraße 3.

Elektromotoren, Dynamomaschinen, Transformatoren, Installationsmaterial.

Einrichtung von elektr. Licht- und Kraftzentralen usw.

Zweigbüros in Brüx, Graz, Klagenfurt, Leoben.
Fabrik in Welz bei Graz.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz, Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

Anton Nowak & Sohn

Herren-Schneider

Spezialist für Damen- und Sportkostüme

Wien, I., Elisabethstraße 1 (Ecke Kärntnerstraße 44)
Fernsprecher Nr. 3353.

Digitized by Google

Steirische
Gußstahlwerke A.-G.
Zentrale: Wien, VI., Gumpendorferstraße 15
Werke: Judenburg, Steiermark.

Werkzeugstähle in vorzüglicher Qualität und in allen Härtegraden für jeden Verwendungszweck.
Schnelldrehstähle von höchster Leistungsfähigkeit.
Konstruktionstähle für Maschinen- und Autobau.
Schmiedestücke, roh und bearbeitet.
Gesenkschmiedestücke in tadelloser Ausführung.
Autofedern von unerreichter Güte.

Eisenwarenfabriken Čenkov
MORITZ ARNDT, Prag
Erzeugung von eisernen Baubeschlägen, Dauerbrand- und Blechmantelöfen. Eisenfässern, Schwellenschrauben

Siemens & Halske A.-G.
Wien, III. Apostelgasse 12.
Eisenbahnsicherungsanlagen.
Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke. Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.
Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Gegründet 1873. Gegründet 1873.
Bau-Unternehmung
N. RELLA & NEFFE
konz. Baumeister ◇ Ingenieur-Bureau
Zentrale: **WIEN, IX.,** Zentrale:
ZIMMERMANNGASSE NR. 12.
Filialen: Aussig, Karlsbad, Mähr.-Ostrau, Laibach, Lemberg, Triest.
Haus für Ungarn: Rella N. és unokaöcse épit. vall. R. T., BUDAPEST, IV., Vilmos Császár-ut 7.
Beton und Eisenbeton: Hoch- und Tiefbauten, Industrieanlagen, große Hallen, Brücken, Pfähle nach eigenen Systemen. Städtekanalisation, Talsperren, Wasserkraftanlagen.

Für das österreichische **Patent Nr. 58685** der **Firma Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein, A.-G., Osnabrück,** vom **1. Dezember 1912,** betreffend:
„Schienenbefestigung für Eisenbahnschwellen"
werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefällige Anträge an obengenannte Firma erbeten.

Unentbehrlich für alle Ämter, Bureaus, Kaufleute, Hôtels, Restaurants usw.
ist die
Hektographenmasse
„Elpe" welche zur Selbstherstellung und zum Nachfüllen von tadellosen Hektographenapparaten dient. Durch „Elpe"-Masse erzielt man 100—150 reine deutliche Abzüge. Preis per Kilo **K 14·—** gegen **Nachnahme oder vorherige Geldeinsendung.** Durch:
„Elpe"-Vertrieb L. Pollak
Wien III/1, Oberzellergasse 8 d.

ÖSTERREICHISCHE BAUGESELLSCHAFT
für
VERKEHRS- U. KRAFTANLAGEN
vormals
ALB. BUSS & CIE.
WIEN
VIII. ALSERSTRASSE NR. 35
TELEGRAMM-ADRESSE: TIEFBAU WIEN.
FERNSPRECHER NR. 37502
Ausführung von Wasserkraftanlagen, Elektrizitätswerken, Fernleitungen bis zur vollständigen Inbetriebsetzung nach eigenen Plänen. Pneumatische Fundationen von Brücken und Wehren, Trocken- und Naßbaggerungen. Beton- und Betoneisenkonstruktionen. Industrie- und Feldbahnen. Tiefbauten in den schwierigsten Verhältnissen. Ausführung von Eisenkonstruktionen aller Art, namentlich große Schützenbrücken, Maste usw. in eigenen Werkstätten. Begutachtung und Projektierung von Ingenieurarbeiten.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 7. Wien, den 1. April 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Die Folgen des Krieges für das Eisenbahnwesen. (Betrachtungen und Anregungen von Dr. Wilhelm Kowarz.) — Das Personalwesen der preußisch-hessischen Eisenbahnen. (Von Ing. J. Kessler, Staatsbahnrat, Linz.) (Schluß folgt.) — Verschiedenes: Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. Ständiger Ausschuß des Staatseisenbahnrates für tarifarische und reglementarische Fragen des Güterverkehres. Einrichtung von Zugleitungen. Die Schiffahrtsstraße Linz—Wien als Hilfsweg für Eisenbahnfrachten. Das Verkehrswesen in Montenegro. Leichenbeförderung durch die Wiener Straßenbahn. — Buchanzeigen: Jahrbuch der technischen Zeitschriftenliteratur (Technischer Index). Statistik des böhmischen Kohlenverkehrs im Jahre 1916. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Einladung.

Der Ausschußrat beehrt sich hiemit, zu der am

Dienstag, den 30. April 1918, 6 Uhr abends

im

Versammlungssaale des Klub, I, Nibelungengasse 3

stattfindenden

XLI. ordentl. Hauptversammlung

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten

einzuladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschußrates über das Klubjahr 1917.
2. Bericht der Rechnungsprüfer.
3. Wahl eines Präsidenten, eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers, eines Kassiers und von sieben Mitgliedern des Ausschußrates, ferner der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter.
4. Antrag des Ausschußrates auf Ernennung von Ehrenmitgliedern.
5. Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge.

Es wird ersucht, dieser Versammlung beizuwohnen und etwa beabsichtigte Anträge (Punkt 5 der Tagesordnung) bis längstens 22. April dem Präsidium bekanntgeben zu wollen.

Der Ausschußrat
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Zur Beachtung! Sollte die einberufene Hauptversammlung mangels der satzungsmäßig erforderlichen Anzahl von Mitgliedern (mindestens ein Zehntel der Gesamtzahl der Klubmitglieder) nicht abgehalten werden können, findet um 6½ Uhr (also eine halbe Stunde später) eine außerordentliche Hauptversammlung statt, die ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden beschlußfähig ist.

Anzeigen.

Dienstag, den 16. April, um 6 Uhr abends

Wählerversammlung.

Beschlußfassung über die der Hauptversammlung am 30. April 1918 vorzuschlagenden Herren für die Wahl eines Präsidenten, eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers, eines Kassiers und von sieben Mitgliedern des Ausschußrates,

* * *

Dienstag, den 30. April 1918, vor Beginn der 41. ordentlichen Hauptversammlung findet die Verteilung der Diplome an jene Klubmitglieder statt, die dem Klub seit 40 Jahren oder 25 Jahren ununterbrochen angehören.

Es sind dies die Herren:

(40 jährige Zugehörigkeit):

Dr. Ferdinand Altmann, k. k. Hofrat,
D. Berl, Großhandlungshaus,
Karl Fischer, Zentralinspektor i. R.,
Hermann Hulles, Oberinspektor i. R.,
Fridolin Jentsch, Oberinspektor i. R.,
Leobersdorfer Maschinenfabrik A.-G.,
Alois Lode, k. k. Baurat, Innsbruck,
Adalbert Merta Edler v. Mährentreu, Inspektor i. R.,
Julius Pintsch, Zentralbureau,
Rudolf Ritter v. Pischof, Oberinspektor i. R.,
Emil Rank, Oberinspektor i. R.,
Karl Šedivy, Stationschef, Prag-Smichow,
Alois Seifert, k. k. Regierungsrat,
Karl Wagner, Oberinspektor i. R.

(25 jährige Zugehörigkeit):

Thos. Cook u. Son, Weltreisebureau,
Ing. Robert v. Jenny, Staatsbahnrat i. R.,
Ing. Ernst Reitler, Staatsbahnrat, beh. aut. Zivilingenieur.

Digitized by Google

Klubversammlungen.

Vorträge.

2. April: Frau Helene Gegenbauer: „Vom Tiroler Volke". (Mit Lichtbildern.)

9. April: Autoren-Abend. Camilla Baronin Buschman, Dora von Stockert-Meynert, Irma von Wittek. Mitwirkend: Exzellenz Johanna Baronin Schuster-Bonnot.

Beginn der Klubversammlungen ½7 Uhr abends.

Berichtigung.

In dem im Hefte 6 unserer Zeitschrift erschienenen Aufsatze: „Zweck und Ziel des österreichischen Verkehrsbureau, G. m. b. H." von Staatsbahnrat Dr. Victor Leipen, ist durch ein Versehen in der Aufzählung der Gesellschaftsvertreter des k. k. priv. Wiener Bank-Vereines an erster Stelle der Name des Direktors dieser Anstalt, Herrn Alfred Heinsheimer, ausgeblieben.

Die Folgen des Krieges für das Eisenbahnwesen.

Betrachtungen und Anregungen von Dr. Wilhelm Kowarz.*)

Die hervorragendsten Führer im Weltkriege haben unumwunden anerkannt, daß den Eisenbahnen im Kriege die größte Bedeutung zukommt und daß sie zum Erfolge ebenso notwendig sind, wie Soldaten und Munition. War diese militärische Wahrheit zwar schon früher hinreichend bekannt, so wurde sie doch durch die Erfolge der Vierverbandmächte, die auf der inneren Linie kämpfen, erst recht erhärtet. Durch die während der langen Dauer des Krieges eingetretene wirtschaftliche Notlage, gelangte aber auch die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen so recht nachdrücklich zur Erscheinung und die Schwierigkeiten im Personenverkehre lassen die Wichtigkeit dieses Beförderungsmittels auch im täglichen Leben jedes Einzelnen erkennen.

Es ist selbstverständlich, daß die wirtschaftlichen Folgen des Krieges wie auf allen Gebieten, so auch im Eisenbahnwesen schon heute deutlich sichtbar sind und daß es an der Zeit scheint, hierüber in Fachzeitschriften eingehend zu sprechen.

Der Krieg übt seinen Einfluß auf den Bau, die Erhaltung und den Betrieb der Bahnen.

Der Bau der Bahnen wurde durch den Krieg in eine einseitige Richtung gedrängt, weil die Kriegführung die Ausgestaltung der Eisenbahnen an den Grenzen des Reiches und im neubesetzten Feindgebiet begünstigte, während die Hauptstränge, die in das Herz des Reiches führen, naturgemäß vernachlässigt werden mußten. Daher sind die Hauptbahnen im Inneren des Reiches derart überlastet, daß der Verkehr stockt, die Personen und Güter nicht weitergebracht werden können, und die Bahnen fast ausschließlich für den nötigen militärischen Betrieb freigehalten werden müssen. Es ist sehr zu begrüßen, daß in Erkenntnis dieser Tatsachen die Verwaltung schon jetzt, trotz der fast unüberwindlichen Bauschwierigkeiten, daran geht, das dritte und vierte Gleis der Nordbahn zu bauen, daß zum mindesten Entwürfe über mehrere notwendige Erweiterungsbauten verfaßt und vorbereitet werden. Aber im Verhältnisse zu den auftauchenden Bedürfnissen, die nach dem Kriege noch stark anwachsen werden, sind diese schüchternen Versuche einer Besserung selbstverständlich nicht ausreichend.

Durch den Krieg sind die wirtschaftlichen Beziehungen der Staaten untereinander verschoben worden, daher sind neue Bahnen für den Handel und Wandel erforderlich. Die große Wasserstraße von West nach Ost die Donau, nach deren Eröffnung man laut verlangt, ist nur ein Weg für die Beförderung von Massengut; für den Personen- und Eilgutverkehr, für den ungestörten Durchgangsverkehr während des ganzen Jahres, kommt diese Verkehrsader leider nicht in Betracht. Da müssen neue Bahnen erbaut und ehestens dem Betriebe zugeführt werden, wenn anders der Handel nicht abermals gezwungen werden soll, andere Wege und damit andere Länder zu suchen. Der ganze Balkan muß mit dem Inneren des Reiches durch viele Bahnstränge verbunden werden, wenn der Handel rasch aufblühen, die Bedürfnisse der Bevölkerung, sowohl der industriellen, wie auch der landwirtschaftlichen, befriedigt werden sollen. Daß unser Dalmatien und das Küstenland nicht länger vom inneren Verkehre mit dem Reiche abgeschlossen werden dürfen, daß die einzige Verbindung mit der Schweiz, die Arlbergbahn, zweigleisig ausgestaltet werden muß, unterliegt heute gar keinem Zweifel mehr. Diesen Hauptadern des Verkehres müssen sich aber eine Unzahl von Kleinbahnen anschließen, damit auch das Hinterland dem Weltverkehre angeschlossen werden kann und damit die Erzeugnisse dieser entlegenen Gebiete der Allgemeinheit zu gute kommen. Mit Kraftfahrzeugen dürfte wohl nicht viel erreicht werden, denn es fehlen ja die hiezu unerläßlichen, guten, Straßen, deren Erbauung nicht viel billiger zu stehen kommt als die Erbauung neuer Kleinbahnen. Dem Eisenbahnbau eröffnen sich daher in der kommenden Zeit ungeahnte Gebiete und es ist auch nicht annähernd zu beurteilen, welchen Umfang der Bahnbau wird annehmen müssen. Dabei haben wir nur die wirtschaftlich unbedingt notwendigen Bauten erwähnt und die Bahnbauten, die der Fremdenverkehr erfordert, gänzlich unberücksichtigt gelassen.

Wer zu Beginn des Krieges behauptet hätte, daß unsere Bahnen einem vierjährigen Feldzuge Trotz bieten und unbeschadet der ungeheueren Inanspruchnahme standhalten werden, der wäre als ein Unwissender oder Hellseher verlacht worden. Heute müssen wir staunen, daß die Bahnen diese ungeheuere Ausnützung ausgehalten haben und noch fahrbar sind; so viel Widerstandskraft haben wir den Bauwerken, den Schwellen und Schienen nicht zugetraut. Doch heute machen sich die Mängel der Erhaltung bereits bedeutend und empfindlich fühlbar und in vielen, vielen Strecken, wird eine Erneuerung des Unter- und Oberbaues unerläßlich sein. Hiezu gehört auch die unvermeidliche Ausgestaltung der vielen bestehenden Hilfsbauten, wie der Heizhäuser, der Aufnahmegebäude — und das alles wird Milliarden verschlingen. Wird der Staat den Mut aufbringen, nach den unerhörten Opfern des Krieges, neue Opfer für die Friedenswirtschaft zu fordern? Wehe wenn nicht! So wichtig die Eisenbahnen für den Kriegszustand waren, so ausschlaggebend sind sie für die gedeihliche Entwicklung einer segenbringenden Friedenswirtschaft. Wenn da gespart und geknausert wird, dann stehen wir vor schweren Jahren des Niederganges und Verfalles; dann waren die Opfer vergebens und dann ist die Zukunft des Reiches keine rosige. Nur wenn der Entwicklung des Handels mit dem angrenzenden Auslande geeignete und genügend ausgestaltete Verkehrsmittel zur Verfügung stehen wird, können die Wunden, die der Krieg so unbarmherzig geschlagen, einigermaßen und rasch verheilen. Anderenfalles muß der Staat verbluten. Diese Auffassung muß Gemeingut aller Volkvertreter werden, damit die erforderlichen Geldmittel rasch und ausgiebig zur Verfügung gestellt und so alles vorbereitet werden kann, was der Allgemeinheit ein schnelles Aufblühen von Handel und Wandel verschaffen, was neues Wohlleben bringen und der herrschenden wirtschaftlichen Not schnell ein Ende bereiten kann.

---

*) **Nachdruck unter Quellenangabe gestattet.**

Digitized by Google

Daß der Krieg den Bahnbetrieb arg gestört und in neue Wege geleitet, ihn ausschließlich den militärischen Zwecken dienstbar gemacht hat, weiß jedermann. Der Zivilpersonen- und Güterverkehr ist völlig unterbunden, wie wohl das Bedürfnis und Verlangen nach einem uneingeschränkten Vollverkehre ein ungemein großes ist. Da sind zunächst die Maschinen und Wagen zu erwähnen. Beide haben im Kriege unsagbar gelitten. Es werden ungeheuere Summen aufgewandt werden müssen, um die nötigen Fahrbetriebsmittel wieder zu beschaffen. Das klingt, wie ein Märchen, wenn man heute erzählt, daß es früher Personenwagen gab, die ungebrochene Fenster, Messingbeschläge, Lederriemen und Polstermöbel hatten. Heute gibts das nicht mehr. Da fast der ganze Wagenpark erneuert werden muß, so ist es wohl nicht unangebracht, einige Worte darüber zu verlieren, wie wir uns diese Erneuerung denken. In Deutschland haben sich die vierten Klassewagen im Frieden und im Kriege ungemein gut bewährt. Besonders im Kriege waren diese Wagen willkommene Behelfe für die Sanitätszüge, denn sie eigneten sich zur Führung in Schnellzügen, waren etwas gefedert und zur Einrichtung für die Krankenbeförderung leicht herzurichten und heizbar. Schließlich, was sehr in die Wagschale fällt, sie ersparten die Güterwagen, die dem Güterverkehr nicht in dem Maße entzogen werden brauchten, wie bei uns, wo nicht nur die Krankenzüge, sondern auch die militärischen Transportzüge mit Kastenwagen ausgerüstet werden mußten. Diese vierten Klassewagen bieten aber auch Gelegenheit im Frieden dem Verkehre eine billige Klasse für den Nahverkehr zu geben, ohne den allgemeinen Tarif deshalb herabsetzen zu müssen. Denn, daß die großen Ausgaben, auch große Einnahmen notwendig machen werden, steht wohl außer Zweifel. Der Personenverkehr verträgt auch eine ganz erhebliche Belastung. Seinetwegen muß die Strecke besonders ausgestaltet und mit kostspieligen Einrichtungen versehen werden, seinetwegen müssen die teueren und viel Brennstoff verzehrenden Maschinen geführt, ja sogar besondere Strecken gebaut werden. Es ist daher gerechtfertigt, daß die Personenbeförderungstarife beträchtlich erhöht werden. Dagegen muß der Nahverkehr ganz hervorragend erleichtert und unterstützt werden, was nur durch die Einführung der vierten Klasse geschehen kann.

Der ganze Friedensverkehr wird eine durchgreifende Änderung erfahren müssen. Zunächst wäre da der gesamte Postverkehr auszuscheiden. Die Post ist ein staatliches Unternehmen und hätte die Kosten ihrer Beförderung auf den Staatsbahnen selbst zu tragen. Das erfordert unsere Kreditwirtschaft, damit einmal das Bild des Ertrages der staatlichen Unternehmungen ein klares ist. Wenn schon die Post die staatliche Bahnstrecke kostenlos in Anspruch nimmt und an den Kosten der Erhaltung und der Verwaltung der Staatsbahnen keinen Anteil hat, die Kosten der Beförderung der Post müßte sie selbst übernehmen. Durch diese Trennung würde aber dem Verkehre ein wesentlicher Vorteil erwachsen, weil hiedurch die vielfachen Verspätungen, die der Postverkehr verursacht, entfielen und weil ja der Postverkehr derart zugenommen hat, daß er auch in der Tat nach dieser Sonderung verlangt. Die Postzüge könnten in die am besten geeigneten Zeiten verlegt werden, wodurch allen Wünschen Rechnung getragen würde.

Der übrige Personenverkehr wäre strenge in Nah- und Fernverkehr zu scheiden. Nur die Züge für den Nahverkehr hätten die vierte, dritte und zweite Klasse zu führen, in jeder Haltestelle Aufenthalt zu nehmen und wären mit mäßiger Geschwindigkeit zu führen. Sie dürften Gepäck und Eilgut, nach Maßgabe der Zugkraft, befördern. Bei den durchgehenden Personenzügen des Fernverkehres hätte die vierte Klasen bei allen Schnellzügen die dritte Klasse zu entfallen. Diese Personenzüge wären rasch zu befördern, mit allen Anschlüssen in den Abzweigestationen auszustatten und hätten nur in den wichtigen Stationen kurzen Aufenthalt zu nehmen. Schnellzüge müßten ihre Bezeichnung in der Tat verdienen, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von stündlich mindestens 60 *km* geführt werden und hätten grundsätzlich nur in den Abzweigestationen anzuhalten. Auf diese Scheidung wäre der Tarif aufzubauen. Für den Nahverkehr etwa bis 150 *km* und für die vierte Klasse wären äußerst niedrige Sätze zu wählen, während für die Fernzüge und für die höheren Klassen ganz bedeutend höhere Tarifsätze Platz zu greifen hätten. Das Verhältnis der Preise der vierten und dritten Klasse denken wir uns etwa wie 1 : 3, das der dritten zur zweiten wie 3 : 8, das der zweiten zur ersten wie 8 : 16. Dagegen wäre für Schnellzüge nur ein Zuschlag zu erheben, der etwa dem Kilometersatz der vierten Klasse entsprechen könnte. Selbstverständlich sind wir der Überzeugung, daß zur Gesundung des österreichischen Bahnbetriebes die Aufhebung aller Fahrbegünstigungen Voraussetzung ist, eine Forderung, die durch die Beschlüsse des Abgeordnetenhauses, den Abgeordneten die freie Fahrt auf allen Bahnen und Schiffen zu gewähren, zwar sehr erschwert, aber nicht unmöglich gemacht wird. Man müßte den Mut aufbringen mit der zur förmlichen Wissenschaft gewordenen Fahrkartenkunde aufzuräumen und nach deutschem Vorbilde Klarheit zu schaffen. Es fährt ja heutzutage fast niemand mehr mit einer vollbezahlten Fahrkarte, was jede Tarifmaßnahme von vornherein unwirksam macht. Den Bahnbediensteten und den Staatsbeamten könnte ihr erbgesessenes Recht bei der Gehaltsregelung abgelöst werden, auf die Neueintretenden fände die Ablösung keine Anwendung mehr. Daß diese Frage endlich in dem angeregten Sinne geregelt werde, ist der Wunsch aller, die es aufrichtig mit der Gesundung unserer Finanzwirtschaft meinen und die sich fast schämen, eine Frei- oder Dienstkarte dem Schaffner vorzuweisen, weil sie sich hiedurch Angriffen der Mitreisenden aussetzen, die sie nur schwer zu entkräften vermögen.

Die dritte Klasse müßte bedeutend bequemer ausgestattet werden als sie heute ist; auch für Nachtfahrten wäre vorzusorgen. Insbesondere wäre die Zahl der Plätze in der dritten auf 8, in der zweiten auf 6 und in der ersten auf 4 zu beschränken, wobei dann dem in Österreich eingerissenen Unfuge, daß jeder Reisende einen Abteil für sich allein beansprucht mit Erfolg entgegen getreten werden könnte. Für Rund- und Gesellschaftsreisen wären besonders billigere Tarife festzusetzen, damit der Fremdenverkehr gefördert wird. Der Personenverkehr wird nach dem Kriege ohnedies sehr anwachsen. Während des Krieges sind doch eine Unzahl von Menschen, die ihr Lebtag lang den Kirchturm nicht aus den Augen verloren, in die weitesten Gebiete nicht nur des Reiches, sondern der Welt gelangt, haben Freude am Reisen gewonnen und werden jedenfalls diese Freude anderen mitteilen. Andere wieder bannte der Krieg ans Heim und sie alle sehnen sich wieder hinaus in die Ferne und werden sich durch erhöhte Tarife nicht schrecken lassen. Demnach stellen wir als Grundsatz auf: für die großen Kosten des Personenverkehres soll in erster Linie dieser aufkommen.

Anders verhält es sich beim Frachtverkehr. War er bisher das Aschenbrödel, das nur verdienen und nichts verlangen sollte, so muß jetzt alle Vorsicht bei Erstellung der Frachttarife angewandt werden, weil die gegenwärtig unermeßlich hohen Warenpreise und die Entwertung des Geldes zu einer Überlastung der Güter durch hohe Tarife verlocken. Hiedurch könnte aber der Handel und der Wettbewerb österreichischer Waren arg geschädigt und die Zufuhr von Rohstoffen, die so dringend benötigt werden, unterbunden werden. Für die Volkswirtschaft, für Handel und Warenverkehr ist oft ein billiger Tarif von unabsehbar günstigen Folgen und bringt reichlichere Früchte, als der höchste Frachttarif.

Digitized by Google

In der Privatbahnwirtschaft war es vielleicht berechtigt und vorteilhaft, daß die Bahnen der strengen Haftung des Haftpflichtgesetzes und Betriebsreglementes unterworfen wurden. Bei der Staatsbahnwirtschaft ist dies eine sehr große Belastung des Staatssäckels und vielfach eine Bereicherung Einzelner auf Kosten der Gesamtheit, die vollständig ungerechtfertigt ist. Wenn schon die Haftung des Staates für den entstandenen Personen- oder Sachschaden nicht gänzlich aufgehoben werden kann, so sollte sie doch auf die strafgesetzlichen Bestimmungen beschränkt bleiben. Die Geldhaftung sollte von einer besonderen Versicherungsgesellschaft, die etwa auch vom Staate übernommen werden könnte, getragen werden. Dabei wäre eine Beschränkung unerläßlich. Die Schrecken dieses Krieges haben unsere Nerven etwas abgestumpft und es erscheint uns heute nicht mehr so entsetzlich, wie vor dem Kriege, wenn ein Reisender einen Unfall erleidet oder ein wertvolles Gut beschädigt wird oder verloren geht. Es ist das Bewußtsein der eigenen Verantwortung, der selbst zu tragenden Gefahr erstarkt und darauf könnte man aufbauen. Es braucht deshalb der Einzelne nicht zu Schaden kommen. Wir denken an eine zwangsweise Versicherung bis zu einem bestimmten Betrage, für jede Reise, die im Fahrpreise mitenthalten ist, z. B. bis zu K 1000 bei Verletzungen vorübergehender Art, bis zu K 10.000 bei größeren Verletzungen, die eine Erwerbunfähigkeit zur Folge haben. Dabei bliebe es dem Einzelnen überlassen, diese Beträge zu vervielfältigen, indem er Zuschlagskarten löst. Reisende, die über die nötigen Mittel verfügen, werden den bekannten und sehr vorteilhaften Versicherungsvertrag mit der Gesellschaft „Viktoria" in Berlin abschließen, wonach gegen einmalige Zahlung von z. B. rund K 600 eine Versicherung auf Lebensdauer für den Todesfall K 100.000, für die Erwerbsunfähigkeit K 150.000 und für vorübergehende Erwerbunfähigkeit K 50 täglich geschlossen werden kann. Ähnlich müßte es im Frachtenverkehr geschehen; denn die unbegrenzte Schadenvergütung bringt jede Bahnverwaltung, insbesondere in den gegenwärtigen Zeiten der hohen Preise und der ständigen Unsicherheit, zum Bankerott. Auch da wäre die Zwangversicherung gegen Einrechnung einer Versicherungsprämie zur Fracht und die Beschränkung der Höhe des Schadenersatzes für die Bahnverwaltung ein unbedingt nötiges Schutzmittel.

Um nun zur eigentlichen Verwaltung überzugehen, so unterliegt es wohl keinem Zweifel, daß diese umfangreiche, und schwierigste Frage im Rahmen eines so kurzen, übersichtlichen Aufsatzes, der als Einleitung zu einer umfangreicheren Auseinandersetzung zwischen den Fachleuten gedacht ist, nicht gelöst werden kann. Aber so viel sei vermerkt, daß die Kriegsverhältnisse es erwiesen haben, daß in vielen Betrieben der Bahnverwaltung die Arbeit mit weniger Arbeitskräften durchgeführt werden kann. Dabei sei aber nicht behauptet, daß die gegenwärtig beschäftigte Zahl der Bediensteten genügt. Heute sind die Angestellten und Arbeiter vielfach überlastet, was in erster Linie von allen in den Direktionen und beim Betriebsdienst beschäftigten Bediensteten gilt. Dabei soll gar nicht der Not aller Festbesoldeten gedacht werden. Dieses Leidenskapitel böte Stoff genug, einen besonderen Band zu schreiben. Die wirtschaftliche Notlage, die ungeheuere Sorge um ihre Familie und den täglichen Unterhalt, die übermäßige Arbeitsanstrengung, haben aus den Bediensteten, gerade im Eisenbahndienste früh gealterte, übernervöse Menschen gemacht, von denen eine Arbeitsleistung für die im Frieden festgesetzte Dauer nicht mehr zu erwarten ist. Um daher den Staat vor unnötigen Mehrausgaben zu schützen und die Arbeitsleistung allgemein nicht zu unterbinden, kann nur dringendst geraten werden, die allseits erhobene Forderung nach doppelter Anrechnung der Kriegsjahre zu erfüllen. Denn anderen Falles werden eine große Anzahl Bediensteter, deren Gesundheitszustand eine anhaltend gleichmäßige Dienstleistung nicht weiter gestattet, durch Unterbrechung der Krankenjahre ihre Dienstzeit zu erhöhen trachten und das Betriebsgeschäft, das tatkräftige, entschlußfähige gesunde Menschen erfordert, wird unsäglich leiden und versumpfen. Denn es ist besser wenig und tüchtige Arbeitskräfte zu besitzen, als viele aber altersschwache und kranke. Die Arbeitsleistung aller im Hinterlande zurückgebliebenen Staatsangestellten war während des Krieges eine ganz besonders anstrengende; die der Bahnbediensteten aber übertrifft selbst die unter den rücksichtslosesten Anforderungen einer ausbeuterischen Privatwirtschaft. Es ist also nicht nur ein Akt des Wohlwollens seitens der Verwaltung, den die Bediensteten verlangen, sondern es liegt auch im wohlverstandenen Vorteil der Verwaltung selbst, hier nachzugeben und ein Geschäft zu machen, das nur scheinbar schlecht ist. Dazu kommt, daß nach der Abrüstung eine Unzahl junger, tapferer, um den Staat verdienter Männer nach Anstellungen streben wird, die früher auf die Hochschule gegangen wären, nunmehr aber durch die Militärdienstleistung aus dem Studium gerissen und alt wurden, so daß sie gezwungen sein werden, sich nach einer baldigen Anstellung umzusehen. Diesen Männern muß geholfen werden und der Staat benötigt sehr dringend eines Nachwuchses.

Viele Vereinfachungen in der Führung der Geschäfte und viele grundlegende Veränderungen in der Verwaltung werden durchgeführt werden müssen, will die Verwaltung den Anforderungen der neu anbrechenden Zeit gerecht werden. Da ist vor allem die Neueinteilung der Staatsbahndirektionsbezirke, die ohne Rücksicht auf politische oder völkische Forderungen, einzig und allein nach dem dienstlichen Vorteil erfolgen muß. Neuerlich sei darauf verwiesen, daß sich die Direktionen, deren Strecken sich um den Sitz der Direktion schließen, am besten bewährt haben. Andererseits muß aber den neuen Verkehrsverhältnissen endlich Rechnung getragen werden. Es geht nicht an, daß auf die neuen Alpenbahnen z. B. die Pyhrnbahn bei der Einteilung der Direktionsgebiete keine Rücksicht genommen wird und Selzthal, wie wohl es von Linz aus in wenigen Stunden zu erreichen ist, zu Villach gehört, von wo man eine Tagreise dahin braucht. Oder ist Liezen von Innsbruck zu erreichen? Hat es einen Sinn, daß Salzburg, das in vielen Verwaltungszweigen an Oberösterreich angeschlossen ist, der Staatsbahndirektion Innsbruck untersteht? Ist da der Wunsch eines Abgeordneten maßgebender, als der offenkundige Verwaltungsvorteil? Jedenfalls wären z. B. die Grenzen des Direktionsbezirkes Linz einschließlich der Stationen zu bestimmen: Budweis, Salnau, Aigen, Passau, Simbach, Schwarzach-St. Veit, Selzthal, Amstetten, Krems.

Andere Vereinfachungen in der Verwaltung wurden schon wiederholt besprochen, so die Zusammenfassung von gemeinsamen Arbeiten für die gesamten Staatsbahnen z. B. die Einnahmenkontrolle, oder für eine Gruppe von Strecken z. B. die Grundeinlösungen, die Bauherstellungen, Planverfassungen und dgl.

Über die Einnahmen und Ausgaben der Staatsbahnen hat wohl der Krieg einen sehr ausgleichenden Strich gezogen. Wie sehr eine allgemeine Wiederherstellung und die finanzielle Gesundung der Staatsbahnen notwendig sein wird und wie gerechtfertigt es ist, die ungeheueren wirtschaftlichen Schäden, die der Krieg den Staatsbahnen gebracht hat, ausschließlich auf dieses Kapitel zu buchen und von der Verwaltung der k. k. österreichischen Staatsbahnen gänzlich loszulösen, beweist schlagend die Übersicht über die Einnahmen und Ausgaben, die Sektionsrat Dr. Otto de Martin im Hefte

Digitized by Google

1 und 2, Jahrgang 1918, dieser Zeitschrift bringt, durch die aber auch die Stichhältigkeit aller vorstehenden, bereits früher geschriebenen Behauptungen, glänzend erhärtet wird:

	1909	1912	1914/1915	1915/1916	1916/1917	1917/1918 Staatsvoranschlag
	in Millionen Kronen					
Betriebseinnahmen:	549·8	877·5	715·3	977·7	1052·5	1081·1
Ausgaben:	480·9	675·8	665·8	895·8	1044·4	1184·1
Überschuß:	68·9	201·7	51·5	81·9	8·1	—
Abgang:	—	—	—	—	—	103·0
Zuschuß:	111·6	45·5	195·5	154·6	254·0	370·2
Anlagekapitalverzins.:	1·65	3·53	0·87	1·36	0·13	—

Diese Zahlen bedeuten keinen Endstand, sondern sie werden ihre vernichtende Entwicklung weiter nehmen.

Das Personalwesen der preußisch-hessischen Eisenbahnen.

Von Ing. J. Kessler, Staatsbahnrat (Linz).

Nach dem am 4. Dezember 1917 im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten in Wien abgehaltenen Vortrage:

Die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft ist zweifellos das größte wirtschaftliche Unternehmen, das auf der Erde bestehen dürfte. Selbst die amerikanischen Riesentrusts dürften ihr nicht gleichkommen. Im Jahre 1917 wird die Betriebslänge des Netzes mit 40.274 *km* ausgewiesen. Die ordentlichen Einnahmen sind mit Mk. 2.895,425.000, die ordentlichen Ausgaben mit Mk. 2036,992.000 veranschlagt. Aus dem Überschusse wird nicht nur die Verzinsung der Eisenbahnschuld, die Amortisationsquote und andere Ausgaben im Betrage von Mk. 432,435.652 gedeckt, sondern noch eine große Summe als Reinüberschuß an den Staatssäckel abgeführt. An diesem Erfolge ist nicht nur der starke Verkehr, der leichtere Betrieb, sondern auch die straffe und wie ein Präzissionsuhrwerk wirkende Organisation beteiligt. Nicht zum geringen Teil wirkt auch die Personalverfassung auf diese selbst im Kriege glänzenden Erfolge ein. Der Riesenbetrieb benötigt ein ungeheueres Heer von Beamten und Arbeitern, waren doch im Jahre 1917 218.908 planmäßige Beamte und 349.927 Arbeiter im Ganzen 568.835 veranschlagt. Uns interessieren die planmäßig Angestellten, die Beamten (im preußischen Sinne) diese verteilten sich auf 1431 höhere, 66.798 und 150.679 untere Beamte. Die höheren Beamten decken sich nicht mit unseren Oberbeamten, da der Beamte nur dann ein höherer ist, wenn er eine höhere leitende Stellung einnimmt, daher auch die verhältnismäßig geringe Zahl. Höhere Beamte sind der Direktionspräsident, die Direktionsmitglieder, die Amtsvorstände (nicht im österr. Sinne, sondern die Vorstände von Inspektionen), die Rechnungsdirektoren, die Regierungsbaumeister und Hauptkassenrendanten und Chemiker. Zu den mittleren Beamten gehören dagegen auch die Werkstättenvorsteher, Werkmeister, Oberbahnmeister, Bahnmeister, die jedoch einen höheren Wirkungskreis als in Österreich besitzen, ferner die Lokomotiv- und Zugführer und Kanzlisten. Sonst gehören zu den mittleren Beamten die Landmesser, die Eisenbahningenieure, die technischen Eisenbahnsekretäre, eingeschlossen die Betriebsingenieure, die technischen Bureauassistenten, die nicht technischen Eisenbahnsekretäre, die Oberbahnhofs-, Güter-, Kassen- und Materialienvorsteher, die Vorsteher des Bahnhof-, Güter-, Kassen- und Materialdienstes und die Eisenbahnassistenten eingeschlossen die Bahnhofsverwalter.

Die höheren Beamten verteilen sich auf 22 Präsidenten, 488 Direktionsmitglieder, 268 Betriebs-, 100 Maschinen-, 123 Werkstätten-, 4 Abnahme- und 93 Verkehrsamtsvorstände, 270 planmäßig angestellte Regierungsbaumeister (Bauinspektoren), 22 Rechnungsdirektoren, 22 Hauptkassenrendanten, 14 Vorständen von technischen Nebenämtern und 5 andere Beamte. Die Präsidenten, die Direktionsmitglieder, die Vorstände der Betriebs-, Maschinen- und Werkstättenämter müssen akademisch gebildet sein. Die Hauptgruppen der mittleren Beamten zählen 210 Landmesser, 525 Betriebsingenieure (Nichtakademiker), 1475 technische Eisenbahnsekretäre, 231 Oberbahnmeister, 146 Werkstättenvorsteher, 4764 nichttechnische Eisenbahnsekretäre und Gleichgestellte, 1254 Obervorsteher, 4020 Vorsteher, 1049 Bahnmeister I. Klasse, 1302 Werkmeister, 998 Betriebssekretäre (sterben aus), 3004 Bahnmeister und technische Bureauassistenten, sowie 15.228 Eisenbahnassistenten und Bahnhofverwalter, schließlich 21.570 Lokomotiv- und 10.235 Zugführer.

Die allgemeinen Bedingungen für den Eintritt sind den unseren ähnlich. An Vorbildung wird für den höheren Dienst; den Kassen- und Rechnungsdienst und einige wenige technische und administrative Stellen (z. B. Verkehrsamts- und technische Nebenamtsvorstände) ausgenommen volle Hochschulbildung und zweite Staatsprüfung für den preußischen Staatsdienst verlangt. Techniker und Juristen kommen für die Stellen der Präsidenten, Direktionsmitglieder, Hilfsarbeiter, erstere auch für die Vorstände der technischen Ämter in Betracht. Die Juristen sind zur Leitung des Personal-, Verwaltungs-, Verkehrs- (kommerziellen) und Finanzdienstes, die Bautechniker zur Leitung des Bau-, Bahnerhaltungs- und Betriebs-(Verkehrs-)dienstes, Hochbautechniker des Hochbauwesens und die Maschinentechniker zur Leitung des Lokomotiv-, Werkstätten-, elektrotechnischen und Materialdienstes bestimmt.

Im mittleren technischen Dienst wird für die technischen Eisenbahnsekretäre der Besuch von 6 Klassen einer neunstufigen Lehranstalt und die Absolvierung der Baugewerkschule für Bautechniker und einer höheren Maschinenbauschule für Maschinentechniker verlangt. Außerdem müssen beide Gruppen eine zweijährige Lehrzeit in einem Bau- oder Metallgewerbe nachweisen. Für die Betriebs- und Eisenbahningenieure gilt dieselbe Vorbildung, da sie aus den Sekretären hervorgehen. Doch ist das Aufsteigen auch minder theoretisch ausgebildeter Beamtengruppen, wie Bahn- und Werkmeister, wenn sie die erforderlichen Dienstprüfungen ablegen in die Stellen der Sekretäre möglich. Bahnmeister müssen die Volksschule und Baugewerkschule mit Erfolg besucht und ein Bau- oder Metallgewerbe erlernt haben. Werkmeister müssen die Volks- und Maschinenbauschule besucht und das ihrer Fachrichtung entsprechende Gewerbe erlernt haben. Der Aufstieg aus niederen technischen Beamtengruppen in höhere ist von der Ablegung der Dienstprüfungen abhängig, andererseits ist es auch zulässig, daß Anwärter für Sekretärposten, vorerst auch Werk- und Bahnmeisterposten einnehmen können, wenn sie eine raschere planmäßige Anstellung anstreben.

Im nichttechnischen Eisenbahndienste ist der größte Teil der mittleren Stellen Militäranwärtern (auch Offizieren) vorbehalten und zwar zwei Drittel der Stellen für Assistenten und die Hälfte der Vorsteher, Obervorsteher und Sekretärstellen. Von den Zivilanwärtern, Zivilsupernumerare betitelt, wird der erfolgreiche Besuch von 6 Klassen einer Mittelschule verlangt, doch werden solche Bewerber bevorzugt, welche 8 Klassen einer neunstufigen Mittelschule besucht haben. Zivilsupernumerare kommen für die Anstellung als Vorsteher und höhere Stellen des mittleren Dienstes in Betracht. Eisenbahnassistenten bleiben nur jene, welche die Fachprüfung I. Klasse nicht bestanden haben. Für Eisenbahnassistenten ist keine besondere Schulbildung vorgeschrieben, sondern eine

Digitized by Google

Intelligenzprüfung mit sehr mäßigen Ansprüchen. Außer Militäranwärtern, können auch niedere Bedienstete nach Ablegung der Dienstprüfung zum Eisenbahnassistenten für die Ernennung zum Assistenten in Betracht kommen. Assistenten können ihrerseits wieder die Fachprüfung I. Klasse ablegen und in die höheren Stellen des mittleren Dienstes gelangen.

Die mittleren Beamten werden verwendet: die Betriebsingenieure als Stellvertreter der technischen Amtsvorstände, die technischen Eisenbahnsekretäre als Kontroleure, Revisoren und für schwierigere Bureauarbeiten in den Bureaux der Direktionen und Ämter. Die Bahnmeister für den Streckendienst aber in hochwertigerer Verwendung als bei uns, sie sind Dienststellenvorsteher und je nach der Wichtigkeit und Schwierigkeit der zugewiesenen Strecke den Bahnhofverwaltern, Bahnhofvorstehern und Obervorstehern gleichgeordnet. Die Werkstättenvorsteher und Werkmeister sind Leiter von Beleuchtungsanstalten, Heizhäusern und Hauptwerkstättenabteilungen also auch in höherer Verwendung besonders im Betriebsmaschinendienst, demgemäß sind sie den Vorstehern und Obervorstehern gleichgeordnet. Die technischen Bureauassistenten werden für minder schwierige technische Bureauarbeiten in allen technischen Dienstzweigen verwendet. Die nicht technischen Sekretäre werden als Kontroleure, Revisoren und für schwierigere Bureauarbeiten, ferner als Bureauvorstände und Bureauvorsteher bei den Direktionen und Ämtern verwendet. Die Verwendung der Obervorsteher und Vorsteher erfolgt als Dienstvorstand oder Stellvertreter bei den großen und größeren Dienststellen des Bahnhofs-, Güter- und Kassendienstes. Die Eisenbahnassistenten werden als Bahnhofverwalter (Vorstände von minder wichtigen Mittelstationen), als zugeteilte Beamte bei den Dienststellen und als Bureaukräfte für die weniger schwierigen Bureauarbeiten bei den Direktions- und Ämterbureaux verwendet. Kanzlisten werden als Kanzleibeamte in den Direktionskanzleien verwendet.

Die praktische Ausbildung im Eisenbahndienst ist genau umschrieben und nur für wenige Gruppen ist eine solche nicht vorgeschrieben.

Juristen werden bei Verwaltungsbehörden und Gerichten ausgebildet und erst nach Ablegung der Assessorprüfung von den Eisenbahndirektionen als Regierungs-Assessoren übernommen. Die Ausbildung erfolgt bei ihnen nicht nach geregelten Vorschriften; nach derselben werden sie als Hilfsarbeiter, als Vorstände von Verkehrsämtern gegen Taggeld beschäftigt.

Bautechniker werden drei Jahre ausgebildet, ein Jahr im Verkehrsdienst, achtzehn Monate im Bauwesen bei einem mittleren Hochbau, bei Eisenbahnvorarbeiten, bei Geländeaufnahmen. Der Anwärter muß hiebei das Verdingungs-Buchhaltungswesen, die Arbeiten in Werkstätten und auf den Bauplätzen kennen lernen, Baustoffe übernehmen und prüfen. Den Abschluß macht eine je dreimonatliche Ausbildung bei einem Betriebsamt und bei einer Direktion. Die Einzelnheiten der Ausbildung werden bei den bautechnischen Bauführern als auch bei den anderen Gruppen nur in groben Umrissen angeführt, da Einzelnheiten zu weit gingen.

Die Regierungsbauführer des Maschinenbaues haben vor Eintritt in die technische Hochschule ein Jahr praktisch zu arbeiten; nach Absolvierung der technischen Hochschule wird die Ausbildung fortgesetzt und zwar drei Monate Fahrdienst als Heizer und Ablegung der Lokomotivführerprüfung, hierauf folgt eine dreimonatliche Ausbildung bei einer Betriebswerkmeisterei und im elektrotechnischen Dienste, eine fünfmonatliche Betätigung in einer Hauptwerkstätte im Werkmeisterdienste, auf die eine achtmonatliche Beschäftigung bei einer Direktion oder einem Werkstättenamte bei dem Entwurfe von Lokomotiven, Wagen oder maschinellen Anlagen folgt. Der Abschluß der Ausbildung erfolgt in weiteren 5 Monaten bei maschinentechnischen Ämtern und bei einer Direktion. Beide Gruppen von Technikern haben nach der Ausbildung bei dem technischen Oberprüfungsamte in Berlin die II. Staatsprüfung abzulegen. Beim Bestehen derselben und weiterer Verwendung im Dienste folgt die Ernennung zum kgl. Regierungsbaumeister, damit ist jedoch noch keine planmäßige mit Gehalt verbundene Stellung erreicht, bis dahin dauert es noch weitere 6 bis 7 Jahre in günstigeren Zeiten. Dasselbe gilt auch für die Assessoren.

Bautechnische Eisenbahnsekretäre werden 12 Monate bei Bauausführungen, 6 Monate bei einem Bahnmeister, 15 Monate in technischen Bureaugeschäften und 3 Monate im Verkehrsdienste beschäftigt bezw. ausgebildet. (**Schluß folgt.**)

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Seine k. und k. Apostolische Majestät haben laut Allerhöchsten Handschreibens vom 11. März d. J. dem Sektionschef im k. k. Eisenbahnministerium Dr. Karl Freiherrn Rumler v. Aichenwehr die Würde eines Geheimen Rates, und mit Allerhöchster Entschließung vom 12. März d. J. in Anerkennung besonderer Verdienste um die militärische Sanitätspflege im Kriege dem Obmanne des Wirtschaftlichen Hilfsbureaus der Gemeinde Wien für Privatangelegenheiten der Einberufenen, Geheimen Rate und Eisenbahnminister a. D. Dr. Heinrich Ritter v. Wittek das Ehrenzeichen I. Klasse vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht. Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 14. März d. J. in Anerkennung besonderer Verdienste um die militärische Sanitätspflege im Kriege dem Eisenbahnminister Geheimen Rate Doktor Karl Freiherrn von Banhans den Verdienststern vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Gesangsverein österr. Eisenbahnbeamten. Das am 21. März l. J. im großen Konzerthaussaale abgehaltene außerordentliche Konzert mit Orchester war in seinem gesanglichen Teile eine vorzügliche Leistung unseres Brudervereines, die um so höher zu veranschlagen ist, als mehrere ungünstige Umstände hemmend wirkten, so daß höchst merkwürdige Musikmachen des Konzertvereinsorchesters (von dem wir am besten nicht weiter reden wollen) und die unzweckmäßige Aufstellung der Sänger — Tenore und Bässe in zwei weit getrennten Massen —, wodurch vielfach der Zusammenklang zerrissen und den Sängern die Sicherheit des Zusammenwirkens genommen wurde.

Um so höher muß die Anerkennung für die Leitung durch den Chormeister Führich und die tadellose Ausführung durch die Sänger sein. Zu Gehör wurden gebracht: Gotenzug von Camillo Horn, ein ergreifender klangschöner Chor von mächtiger Wirkung; das alte Kriegslied: „Prinz Eugen" in der bekannten Kremserschen Bearbeitung, das reichsten Beifall auslöste, namentlich die ganz leise und doch klingend gesungenen Strophen zeigten den Verein auf der vollen Höhe der Kunst des Männergesanges; den Schluß bildete: Frithjof von M. Bruch, in dem die Einzelstimmen von Gertrud Foerstel und Hermann Wiedemann prachtvoll gesungen wurden. Gertrud Foerstel, begleitet von dem unermüdlichen Chormeister Führich sang außerdem vier Lieder von R. Strauß, von denen namentlich das „Ständchen" und „Cäcilie" rauschenden Beifall fanden.

Nora Duisberg spielte, vom Orchester begleitet, drei Sätze aus der Sinfonie espagnola von Ed. Salo mit vollendeter Beherrschung aller gehäuften Schwierigkeiten und das Andante gab ihr Gelegenheit, ihr musikalisches Empfinden in helles Licht zu rücken. *Dr. Hilscher.*

Digitized by Google

Ständiger Ausschuß des Staatseisenbahnrates für tarifarische und reglementarische Fragen des Güterverkehres. Am 9. März d. J. fand im Eisenbahnministerium unter dem Vorsitze des Obmannes Herrenhausmitgliedes v. Janotta die zweite Sitzung dieses vom Staatseisenbahnrat in der letzten Tagung eingesetzten ständigen Ausschusses statt. Es gelangte die Frage der Heranziehung von Interessenten zu den Beratungen des ständigen Tarifkomitees der Direktorenkonferenz die Gewährung von Frachtrückvergütungen für Rohzuckerbezüge bei Ausfuhr der Raffinade, ferner die Abänderung der Tarifierung verschiedener Güter, wie Holzstoff, Holzzellstoff, Sprengstoffe, Kolophonium und Wurzelgemüse bei Beförderung als Eilgut zur Besprechung. Der Ausschuß hat insbesondere nach Erstattung einer ausführlichen Darlegung seitens des Mitgliedes kaiserlichen Rates Berl und nach eingehender Wechselrede dem vom Eisenbahnministerium vorgelegten neuen Tarifbareme für Koks zugestimmt. Die von der Regierung für den Ausfuhrverkehr nach der Ukraine in Aussicht genommenen Tarifmaßnahmen wurden nach den Darlegungen des Regierungsvertreters, Sektionschef Ritter v. Solvis vom Ausschuß zur Kenntnis genommen. In der Frage der Ausfuhrtarife für Holz sowie der Tarife für den Verkehr mit Triest wurde ein endgültiger Beschluß noch nicht gefaßt, da es als wünschenswert bezeichnet wurde, vorher noch die Wohlmeinung der maßgebenden Vertretungen zu hören. Schließlich stand, und zwar außerhalb der Tagesordnung, die Einführung des Legitimationszwanges bei Reisen mit der Eisenbahn zur Erörterung. Es wurde eine Entschließung gefaßt, in der sich der Ausschuß entschieden und unter allen Umständen gegen die Einführung eines solchen Legitimationszwanges aussprach.

Einrichtung von Zugleitungen. Die Überwindung der Schwierigkeiten im Eisenbahnverkehre setzt voraus, daß alle Betriebseinrichtungen auf größte Wirtschaftlichkeit eingestellt und bei auftretenden Verkehrserschwernissen die zu ihrer raschen Behebung nötigen Maßnahmen ohne Umständlichkeit und einheitlich auch über den Verwaltungsbereich der zunächst in Betracht kommenden Direktion hinaus getroffen werden. In Friedenszeiten bei ausreichenden Betriebsmitteln machte sich die Einschränkung der Verfügungsgewalt auf den Bezirk der verfügenden Stelle allerdings kaum fühlbar, in Zeiten der Verkehrsnot aber kann sie unter Umständen nachteilig wirken. Aus dieser Erkenntnis ist die Staatseisenbahnverwaltung zur Errichtung von Zugleitungen geschritten, in denen Vertreter des Zugförderungs- und des Verkehrsdienstes der beteiligten, mit ihren Verwaltungsgrenzen aneinanderstoßenden Direktionen vertreten sind. Die Hauptaufgabe der Zugleitungen besteht darin, die Regelmäßigkeit des Zugverkehres zu überwachen, Verkehrsstockungen durch schnelles Eingreifen und zweckmäßige Anordnungen, vor allem durch Frachtumleitungen rasch zu beheben und im allgemeinen ihr Augenmerk auf die wirtschaftlichste Verwendung der Betriebsmittel zu richten. Bereits vor einiger Zeit ist eine solche Zugleitung auf dem Bahnhofe Wien-Hauptzollamt errichtet worden, über den sich wegen der Rückstrahlungen von den Linien der Nordbahn, der Südbahn, der Staats-Eisenbahngesellschaft und der Staatsbahndirektion Wien der Verkehr mit sehr großer Empfindlichkeit abwickelt; diese Einrichtung hat sich gut bewährt. In letzter Zeit ist daher auch in Prag eine Zugleitung ins Leben gerufen worden, um die Verkehrsabwicklung auf den in Prag einmündenden Linien zu fördern.

Die Schiffahrtsstraße Linz—Wien als Hilfsweg für Eisenbahnfrachten. Um die Wasserstraßen in möglichst ausgedehntem Masse auch zur Beförderung von Gütern heranzuziehen, die sonst auf dem Schienenwege befördert werden, wurde von den k. k. Staatsbahnen und den Donauschiffahrtsgesellschaften eine Vereinbarung über die Benutzung des Donauweges von Linz nach Wien für die Beförderung von Eisenbahnfrachtgütern getroffen. Demgemäß wird eine Reihe von Gütern die in bestimmten Stationen der Direktionsbezirke Linz und Innsbruck nach Wien aufgegeben wurden, in Linz umgeschlagen und auf der Donau als Hilfsweg durch die Schiffahrt nach Wien befördert werden. Diese Maßnahme wird die Verkehrsmöglichkeit in den genannten Strecken nicht unwesentlich verbessern und auch die Zulassung einer Reihe von Gütern gestatten, die sonst überhaupt nicht oder doch nur in sehr geringem Ausmaße befördert werden könnten.

Solche Sendungen werden ohne jede bahnseitige Transportbewilligung angenommen, wenn sie mit Eisenbahnfrachtbriefen, die nach Wien-Praterkai lauten, in den Versandstationen zur Auflieferung gelangen, und werden in einer der Schiffsanlegestationen in Wien, und zwar Wien-Praterkai oder Wien Donaukaibahnhof, den Empfängern ausgeliefert. Zu diesem Behufe wird die Station Wien-Praterkai vom 15. März 1918 bis auf Widerruf für die Abgabe der erwähnten Güter eingerichtet.

Für die derart beförderten Sendungen gelten rücksichtlich des Beförderungsweges bis zur Abgabestation die reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen der Eisenbahn, mit der Ausnahme, daß die nach dem Tarife etwa dem Empfänger obliegende Entladung und das Auflegen in allen Fällen gegen Entrichtung der im Eisenbahn-Gütertarife vorgesehenen Gebühr von der Eisenbahn besorgt wird.

Für die Dauer der bahnseitigen Inanspruchnahme dieses Hilfsweges bleibt in den erwähnten Stationen der Direktionsbezirke Linz und Innsbruck mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums die Annahme der genannten Güter nach allen im Gemeindegebiete von Wien gelegenen Bahnstationen (ausgenommen Wien-Praterkai) eingestellt.

Für die Aufgabe von Eil- oder Frachtstückgut aus den eingangs genannten Versandgebieten nach einem beliebigen Bahnhofe des Wiener Gemeindegebietes bleiben nur frisches Fleisch, Milch, Butter und Eier zugelassen.

Das Verkehrswesen in Montenegro. Das Verkehrswesen in Montenegro wurde, dank den Bemühungen des k. u. k. Militärgeneralgouvernements, bedeutend verbessert. Von Cattaro nach Cetinje besteht eine Seilbahn für den Warenverkehr. Von Risano nach Niksic wurde die Straße vollendet und dem Verkehr übergeben. Die Eisenbahnstrecke Antivari—Virpazar, 42 *km* lang, ist in Betrieb und leistet auch für den Warenverkehr nach Skutari gute Dienste. Eine Eisenbahnlinie von Plevnica nach Podgoritza, 18 *km* lang, wurde im Dezember 1917 fertiggestellt. Auch wird an der Straße zwischen Ipek und Berane, die bis Adrijevica verlängert werden soll, fleißig gearbeitet, so daß sich in Ipek und Berane über Andrijevica bald alle montenegrinischen Straßenzüge vereinigen werden. Auf den verbesserten und gut erhaltenen Straßen arbeitet der Kraftwagenverkehr anstandslos. Von größter Bedeutung für die künftigen Handelsbeziehungen wäre insbesondere, wenn die Eisenbahnstrecke von Trebinje über Niksic—Podgoritza verlängert und längs des Flusses Cijevna (Zem) über Cussijne—Plava—Ipek nach Mitrowitza geführt und dort mit der Eisenbahnstrecke Mitrowitza—Salonik verbunden würde. Ebenso wäre eine Bahnverbindung von Podgoritza nach Skutari von größter Wichtigkeit, da hiedurch unser Handel in den genannten Gegenden sich günstig entwickeln würde. Die Schiffahrt auf dem Skutarisee ist wohlgeordnet und arbeitet gut.

(A. E. I. R.)

Leichenbeförderung durch die Wiener Straßenbahn. Von der Direktion der Wiener städtischen Straßenbahnen wird mitgeteilt: Die große Belegung des Jubiläumsspitales und des Versorgungsheimes in Lainz mit alten und schwerkranken Personen hat eine größere Anzahl von täglichen Todesfällen zur

Digitized by Google

Folge; die Leichen mußten bisher in einzelnen Wagen nach dem Zentralfriedhofe geführt werden, wo sie zur Beisetzung gelangen. Um die gleichzeitige Beförderung mehrerer Leichen zu ermöglichen, hat die Straßenbahndirektion im Einvernehmen mit der städtischen Leichenbestattungsunternehmung einen Beiwagen für die Aufnahme von 12 bis 16 Särgen umgestaltet. Einstweilen wird der Wagen nur zur Abbeförderung der Leichen vom Lainzer Versorgungshause verwendet. Die Särge werden in den Abendstunden verladen und treffen nach fünfviertelstündiger Fahrt beim Zentralfriedhof ein. Es besteht die Absicht, einen Motorwagen für die Leichenbeförderung in der Weise herzurichten, daß auch die Leidtragenden in einem besonderen Abteil des Wagens mit auf den Friedhof fahren und die Beerdigung an die Fahrt angeschlossen werden kann.

BUCHANZEIGEN.

Jahrbuch der technischen Zeitschriftenliteratur (Technischer Index). Auskunft über Veröffentlichungen der technischen Fachpresse nach Sachgebieten, mit technischem Zeitschriftenführer. Ausgabe 1917 für die Literatur des Jahres 1916. Von Heinrich Rieser. Verlag für Fachliteratur Ges. m. b. H., Berlin W 62 und Wien I. Preis Mk. 5.

Bei der maßlosen Inanspruchnahme des heute im technischen Leben Tätigen und der Flut der in den zahllosen Fachblättern andauernd erscheinenden, oft wertvollen Aufsätze ist es nicht zu vermeiden, daß dem Fachmanne wissenswerte Aufsätze unbekannt bleiben und er sich bei Anhäufung solcher Versäumnisse der Gefahr der Rückständigkeit und Abhängigkeit von Besserwissenden aussetzt.

Im Rieserschen Jahrbuch der technischen Zeitschriftenliteratur ist nun ein Behelf gegeben, der die in zahllosen Zeitschriftenaufsätzen niedergelegten Tatsachen, Gedanken und Erfahrungen planmäßig und in leicht benutzbarer Ordnung nachweist, daher jedermann einen bequemen Überblick über die technische Zeitschriftenliteratur gewährt und jede gesuchte Veröffentlichung auf einem bestimmten Fachgebiete sofort finden läßt. Wir empfehlen daher dieses Buch allen am technischen Leben und Fortschritt Beteiligten auf das wärmste.

Statistik des böhmischen Kohlenverkehrs im Jahre 1916. Buchdruckerei Johann Schors in Teplitz-Schönau. Preis K 2·50. Der, wie alljährlich von der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft verfaßten Statistik des böhmischen Kohlenwerkes entnehmen wir folgende Mitteilungen: Die Zahl der im Berichtsjahr in den böhmischen Braunkohlenschächten beschäftigten Arbeiter ist gegenüber dem Jahre 1915 um 337 Mann, auf 26.641 gestiegen. Im letzten Friedensjahre 1913 waren in den Braunkohlenschächten 34.245 Arbeiter beschäftigt. Die Leistung jedes Arbeiters betrug im Jahre 1916 durchschnittlich 710 *t*, das ist um 46 *t* mehr als im Vorjahre, sie war auch größer als 1913, in welchem Jahre sie im Brüxer Revier mit 685 und im Falkenauer Gebiet mit 577 *t* beziffert wurde. Die Gesamtförderung betrug 18·9 Mill. *t* (+ 1 Mill. *t* gegenüber 1915). Gegenüber dem Jahre 1913 blieb die Förderung um rund 3·8 Mill. *t* zurück. Dieser Ausfall traf mit 3·66 Mill. *t* das Teplitz-Brüx-Komotauer Revier und nur mit 0·14 Millionen *t* das Falkenau-Elbogener Gebiet. Von den größten Produzenten des Jahres 1916 sind hervorzuheben: Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft 3·34 Mill. *t*, Nordböhmische Kohlenwerks-Gesellschaft 1·9 Mill., Brucher Kohlenwerke 1·39 Mill., Montan-Ärar 1·62 Mill., Dux-Bodenbacher Bahn 1·01 Mill., Baldauf-Schächte 0·91 Mill., Starecksche Werke 0·87 Mill., Bodener und Königsberger Gewerkschaft 0·65 Mill., Duxer Kohlenverein 0·64 Mill., „Britannia" 0·61 Mill.. Böhmische Handelsgesellschaft 0·55 Mill. *t* usw. Von der Gesamtproduktion verblieben 13·3 Mill. *t*, gleich 70·5%, im Inlande (gegen 12·5 Mill. *t* oder 69·7% im Vorjahre), während 5·56 Mill. *t*, gleich 29·5% (im Vorjahre 5·4 Mill. *t* = 30·3%), ins Ausland gingen. Auf dem Elbewasserwege wurden 1·17 Mill. *t* (im Vorjahre 1·07 Mill. *t*) ausgeführt. Auf den Prager Bahnhöfen gingen ein 734.268 *t* gegen 669.045 1915 und 646.144 1913. Wien bezog rund 275.000 *t* böhmische Braunkohlen gegen 224.000 1915 und 124.000 1913. Die Preisverteuerung der Braunkohle drückt sich darin aus, daß der ermittelte Geldwert der Produktion im Jahre 1916 rund 126.3 Mill. Kronen erreichte und den des Vorjahres trotz der um 1 Mill. *t* kleineren Förderung um 25·3 Mill. Kronen überstieg. Der Mittelpreis für die Tonne Kohle wird mit K 6·68 berechnet gegen K 5·64 1915. Gegenüber 1915 trägt die Erhöhung des Mittelpreises in Komotau K 1·55, Teplitz K 1·28, Brüx K 1·02, Elbogen und Falkenau je K 0·78 pro Tonne und gegenüber 1913 in Elbogen K 1·37, Falkenau K 1·34, Komotau K 2·34, Teplitz K 2·58 und Brüx K 1·82. Die Gesamtförderung an Steinkohle belief sich im Jahre 1916 in Böhmen auf 3·8 Mill. *t* gegen 3·9 Mill. im Vorjahre. Der Mittelpreis stellte sich auf K 15·95 gegen K 12·56 im Jahre 1915.

Die Statistik geht nach den verschiedenen Gesichtspunkten sehr ins Einzelne, z. B. Aufgabe und Empfang nach Bahnen, Stationen, Revieren usw., so daß sie sowohl für den Eisenbahnfachmann wie für den Wirtschaftspolitiker von größter Bedeutung ist und alle erforderliche Aufschlüsse gibt.

KLUBNACHRICHTEN.

Veränderungen im Stande der Klubmitglieder für das I. Quartal 1918.

Eingetreten sind als ordentliche Mitglieder die Herren:

Freund Benjamin, Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen;
Friedlaender Georg, Zentralinspektor der D. D. S. G.;
Goigner Karl, Inspektor der Südbahn;
Heider Eduard Ritter v., Ing., Oberbaurat, Direktor-Stellvertreter der n.-ö. Landesbahnen;
Hrasovec Eusebius, Inspektor der Südbahn;
John Richard, Oberrevident der k. k. österr. Staatsbahnen;
Kadisch Alfred Dr., Inspektor der Kaiser Ferdinand-Nordbahn i. R.;
Koscharoch Anton, Inspektor der Südbahn;
Kostersitz Karl, Dr., n.-ö. Oberlandesrat;
Michal Adolf, Oberrevident der k. k. österr. Staatsbahnen;
Ornstein Adolf, Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen;
Rischka Anton, Oberrevident der k. k. österr. Staatsbahnen;
Sinnreich Rudolf Dr., Bureauchef der D. D. S. G.;
Slovsa Eduard, Dr. Ing., Staatsbahnrat im Eisenbahnministerium;
Unger Leopold, Oberstaatsbahnrat;
Weinberger Josef Dr., Inspektor der Südbahn;

als außerordentliche Mitglieder:

Frau Bujatti Marie, Kommerzialratsgattin;
Frau Feldscharek Charlotte, Staatsbahnratsgattin;
Frau Grossmann Jenny, Oberstaatsbahnratswitwe;
Frau Schörghuber Anna, Senatspräsidentensgattin;
Herr Stitz Anton, k. k. Regierungsrat.

Gestorben sind die Herren ordentlichen Mitglieder:

Burger Ferdinand, Oberinspektor i. R.;
Leden Theodor, Zentralinspektor i. R.;
Schützenhofer Viktor Ing., k. k. Hofrat;
Schwab Josef Dr., Oberinspektor i. R.

Stand mit 31. März 1918: 7 Ehrenmitglieder, 1 lebenslängliches Mitglied, 588 ordentliche, 39 außerordentliche, 49 unterstützende, zusammen 684 Mitglieder.

Bericht über die Klubversammlung am 5. März 1918.

Klubpräsident Exzellenz Dr. v. Wittek eröffnete die sehr zahlreich besuchte Versammlung mit nachstehender Ansprache:

Digitized by Google

Seit unserer letzten Klubversammlung sind eingetreten als ordentliche Mitglieder die Herren:

Georg Friedländer, Zentralinspektor der D. D. S. G.,

Dr. Rudolf Sinnreich, Bureauchef der D. D. S. G.

Ich begrüße die neuen Klubmitglieder herzlichst.

Bei der nächsten Klubversammlung, am 12. März, wird Herr Oberlandesrat Dr. Karl Kostersitz einen Vortrag über Astronomie unter dem Titel „Im Fluge durch das Weltall" halten und Lichtbilder vorführen.

Am 19. März hält Herr Ing. Dr. Viktor Kaplan, Professor der k. k. deutschen Technischen Hochschule in Brünn einen Vortrag über das Wesen und Werden von Erfindungen.

Am 26. März werden wir den Vortrag des Herrn Oberstabsarztes Dr. Heinrich v. Schullern zu Schrattenhofen über „Den befreiten Isonzo" mit Lichtbildern hören.

Am 2. April wird Frau Helene Gegenbauer über das „Tiroler Volk" sprechen und entsprechende Lichtbilder vorführen.

Für den 9. April endlich ist als Schluß der Vortragssaison ein Autorabend in Aussicht genommen.

Heute genießen wir das besondere Vergnügen, Herrn k. k. Finanzsekretär Dr. Ernst Strobl auf einer malerischen und historischen Wanderung durch Stein a. Donau begleiten zu dürfen, und sehen wir dessen Ausführungen und Bildern mit größtem Interesse entgegen.

Ich bitte Herrn Dr. Strobl mit seinem Vortrage beginnen zu wollen.

Ausgehend von den geographischen Bedingungen, die zur Entstehung der Stadt Stein geführt hatten, entwickelte der Vortragende in einem sehr interessanten Überblick über die Geschichte dieser Stadt.

Dort, wo der mächtige Donaustrom aus dem Durchbruchstale der Wachau in die Ebene gelangt, entstanden in vorhistorischen Zeiten die drei Städte: Krems, Stein und Mautern. Als älteste Bewohner dieser Gegenden nannte uns Herr Dr. Strobl die Markomannen, denen die Rugen, Longobarden, Avaren und Slaven folgten, bis später durch bayrische Kolonisation das deutsche Kulturelement durchdrang. Das Auf und Nieder im Entwicklungsgange der Stadt Stein weiter beschreibend, gelangt der Vortragende in die Zeit von etwa 1649, über welche er die ersten Bilder brachte. Letztere stammen aus eigenen Aufnahmen des Vortragenden, der die Bilderreihe durch sehr gute Federzeichnungen ergänzte und verschönerte. In systematischem Rundgange durch die Stadt entging dem kunstgeübten Auge Herrn Dr. Strobls nichts, was durch den Reiz des Altertums oder neuzeitlicher Bauschönheiten wert wäre, festgehalten zu werden. Der Göttweigerhof, die Minoritenkirche, die Michaelskirche, die verschiedenen hochinteressanten Tore Steins, das Schmidthaus, Rathaus und so manches malerische Straßen- oder Hofidyll zeigt uns die unvergleichliche Schönheit dieser altehrwürdigen Stadt. Vieler Beifall erklang, als die Reihe der Bilder sich schloß.

Exzellenz Dr. v. Wittek sprach hierauf Herrn Dr. Strobl im Namen des Klubs den Dank für die vorzüglichen historischen und topographischen Schilderungen und die Vorführung der ganz besonders schönen, künstlerisch interessanten Bilder aus und betonte den auserlesenen Genuß, der allen Zuhörern geboten wurde. Unter vielem Beifalle schloß hierauf Exzellenz Dr. v. Wittek die Versammlung.

* * *

Bericht über die Klubversammlung am 12. März 1918.

Die Versammlung wurde durch Exzellenz Dr. v. Wittek mit folgenden Worten eröffnet:

Ich begrüße die zahlreich erschienenen Damen und Herren, insbesondere gereicht es mir zu besonderer Befriedigung, die anläßlich der Reklamationskonferenz in Wien versammelten Herren Vertreter der einzelnen Staatsbahndirektionen und österreichischer Privatbahnen, sowie die Herren Delegierten aus Ungarn, Bosnien und der Herzegowina als unsere Gäste bei dieser Klubversammlung freundlichst und herzlichst willkommen heißen zu können.

In der laufenden Saison finden noch nachstehende Vorträge statt:

Am 19. März: Dr. Ing. Viktor Kaplan, Professor an der deutschen technischen Hochschule in Brünn über „Das Wesen und Werden von Erfindungen",

am 26. März: K. k. Oberstabsarzt Dr. Heinrich v. Schullern von Schrattenhofen „Der befreite Isonzo" mit Lichtbildern;

am 2. April: Frau Helene Gegenbauer „Vom Tiroler Volke" mit Lichtbildern.

Den Schluß der heurigen Vortragssaison bildet ein Autoren-Abend am 9. April; eigene Dichtungen werden zum Vortrage bringen die Damen Carola Buschmann, Dora v. Stockert-Meynert, Irma v. Wittek; mitwirken wird Ihre Exzellenz Johanna Baronin Schuster-Bonnot.

Heute haben wir das besondere Vergnügen, Herrn Oberlandesrat Dr. Karl Kostersitz am Vortragstische begrüßen zu können, der uns unter dem Titel „Im Fluge durch das Weltall" mit dem Ergebnisse der neuen Forschungen der Astronomie bekannt machen wird.

Ich lade Herrn Oberlandesrat ein, mit seinem Vortrage, dem wir mit gespannter Erwartung entgegensehen, beginnen zu wollen.

Wir kommen in einer der nächsten Nummern unserer Klubzeitung auf den hochinteressanten Vortrag nochmals zurück und wollen heute nur bemerken, daß die Anwesenden Herrn Dr. Kostersitz auf seinem Fluge durch das Weltall mit gespannter Aufmerksamkeit treue Gefolgschaft leisteten.

Als der überaus warme Beifall, der die prächtigen Schlußworte des Vortragenden begleitete, verstummte, dankte Exzellenz Dr. von Wittek Herrn Dr. Kostersitz unter Hinweis auf die ungewöhnlich gesteigerte Aufmerksamkeit, mit der die Versammlung den gesprochenen Worten folgte. Großer Dank, sagte Exzellenz Dr. von Wittek, gebührt dem Herrn Vortragenden für die wahrhaft entzückende Darstellung dieses Themas, sowie wir alle die vollkommene Beherrschung des gewaltigen Stoffes durch den Vortragenden bewundern müssen. Mit dem herzlichen Wunsche, es möge Herrn Oberlandesrat Dr. Kostersitz gegönnt sein, sein Lieblingsprojekt, die Gründung eines Bergobservatoriums in Österreich baldigst verwirklicht zu sehen, schloß der Vorsitzende unter abermaligem Beifalle die Versammlung.

* * *

Damenteenachmittag, Donnerstag, den 7. März 1918.

In Herrn Dr. Wolfgang Obersteiner haben unsere Veranstaltungen seit einiger Zeit einen warmen Freund und Förderer gefunden, der bereitwilligst mithalf, das künstlerische Programm bei unvorhergesehenen Zufälligkeiten aufzubauen.

Sein freundliches Anerbieten, einen eigenen Konzertnachmittag zu veranstalten, wurde dankend entgegengenommen und dieser Veranstaltung allseits großes Interesse gezollt. Die Bemühungen Herrn Dr. Obersteiners zeitigten die Mitwirkung einer großen Zahl hochgeschätzter Kunstkräfte. Fräulein Alice Goldschmiedt, Violinvirtuosin, von Fräulein Frieda Mannaberg am Klavier begleitet, spielte Notturno von Chopin und war so gütig, die warme Zustimmung zu ihrem feinen gereiften Spiele durch weitere Zugaben zu lohnen. Es folgten nun Liedervorträge des Fräuleins Anna Ortner, k. k. Hofopernsängerin, und zwar Schumanns „Widmung", „die Mutter an der Wiege" von Löwe und „Der Schmied" von Brahms. Die Künstlerin bestens disponiert, sang mit voller Schönheit und quellender Leichtigkeit, die insbesondere bei dem letzten Liede zu hinreißender Wirkung durch die überzeugende Frische und Festigkeit der Stimme fesselte. Fräulein Olga Reineke, ehemals k. k. Hofburgschauspielerin, trug eine Reihe sehr schöner Gedichte frei vor. Außerordentlicher Beifall bewog die Künstlerin zur Erweiterung ihres Programmes durch Vortrag einiger hübscher Dialektscherze und zeigte hiedurch, daß sie auch auf diesem Zweige der Vortragskunst unbedingt Meisterin ist. Einen besonderen Kunstgenuß boten die Hornsextett-Vorträge der k. k. Hofmusiker Herren Hermann Moissl, Oswald Wahrmuth, Josef Sandner, Albert Mikiska, Karl Koller und Wilhelm Wendl, letzterer besonders zu nennen, wegen seines wunderschönen Solospieles hinter der Szene bei Darbringung der Phantasie aus dem „Trompeter von Säckingen". Fräulein Emma Hoenig, Konzertsängerin, gab uns durch Vortrag mehrerer Lieder von Schubert und Grieg Gelegenheit zu einmütigster Bewunderung ihres weichen, melodisch vollklingenden und fesselnden Alt. Den Schluß der Darbietungen bildete ein Vortrag des Herrn Max Blau, erster Souffleur der k. k. Hofoper unter dem Titel „Ein Abend im Apollotheater". Blaus Nachahmungskunst, gepaart mit Mutterwitz und scharfer Beobachtung hatte vollen Erfolg und erlösendes, herzliches Lachen ohne Ausnahme begleitete jede seiner einzelnen „Nummern". Herr Chorregent Heinrich Singer war so gütig, auch an diesem Nachmittage die Klavierbegleitung der verschiedenen Künstler zu übernehmen, was hier unter Ausdruck besonderen Dankes erwähnt werden soll.

Der Schriftführer: Inspektor Taussig.

* * *

Mitteilung.

Die bisher gepflogene Art der Vormerkung auf die Stammsitze in den k. k. Hoftheatern, die hinsichtlich des Besuchstages ohne Zusammenhang mit dem Spielplane und ungemein weitreichend erfolgte, führte zu Unannehmlichkeiten und Verdrießlichkeiten. Schon das System der Vormerkung hatte eine gewisse Unsicherheit in sich, da es vielfach vorkam, daß der Besteller nach Kenntnis der Vorstellung auf die Sitze verzichtete, oder

Digitized by Google

aber, was auch häufig eintrat, daß der Besteller auf die vor längerer Zeit vorgemerkten Sitze vergaß und da alle Sitze durch das Klubsekretariat auf Grund der Vormerkung stets besorgt wurden, diese Sitze auch für andere Reflektanten verloren gingen.

Das gefertigte Komitee glaubt daher, den Wünschen aller unserer Klubmitglieder dadurch am besten nachzukommen, daß es verfügt, daß vom 1. Mai l. J. angefangen Vormerkungen auf die Stammsitze der k. k. Hoftheater nur insoweit erfolgen können, als der Spielplan der betreffenden Bühnen veröffentlicht ist.

Das Benefizienkomitee.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Nordwestbahndirektion.

Wiedereinführung der Sommerzeit am 1. April 1918.

Am 1. April l. J., um 2 Uhr früh, erfolgt der Übergang von der mitteleuropäischen Zeit zur Sommerzeit.

Zur Regelung des Schnellzugverkehres mit dem Auslande wird am Sonntag, den 31. März d. J., an Stelle des um 8 Uhr 05 Min. abends von Wien-Nordwestbahnhof abgehenden Schnellzuges Wien-Nordwestbahnhof — Berlin - Anhaltbahnhof ein Sonderschnellzug, Wien-Nordwestbahnhof ab 7 Uhr 14 Min. abends, in Verkehr gesetzt, dessen Ankunft in Tetschen-Nordwestbahnhof und Berlin-Anhaltbahnhof am 1. April bereits nach der Sommerzeit fahrplanmäßig erfolgt.

In der Gegenrichtung wird am 31. März d. J. der Anschlußzug von Berlin-Anhaltbahnhof etwa eine Stunde früher abgehen und in Tetschen-Nordwestbahnhof schon um 10 Uhr 19 Min. abends eintreffen.

Die Abfahrt des Nachtschnellzuges wird an diesem Tage von der Station Tetschen-Nordwestbahnhof statt um 1 Uhr 19 Min. nachts, bereits um 11 Uhr 26 Min. abends als Sonderschnellzug erfolgen. Dieser Zug wird am 1. April l. J. bereits nach Sommerzeit fahrplanmäßig in Wien-Nordwestbahnhof (an 10 Uhr 09 Min. vormittags) eintreffen. Im Anschlusse an diesen Sonderschnellzug vermitteln in der Übergangsnacht über Schreckenstein der von Aussig-Teplbahnhof um 11 Uhr 2 Min. abends abgehende und der in dieser Station um 1 Uhr nachts (Mitternacht) eintreffende Personenzug die Verbindung von und nach den Linien der Aussig-Teplitzer-Eisenbahn.

Die Verkehrszeiten der bezeichneten Sonderschnellzüge in den einzelnen Anhaltestationen sind aus den in den Bahnhöfen ausgehängten Kundmachungen zu ersehen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1918 werden sämtliche im Lokal-Gütertarif, Teil II, enthaltene Ausnahmetarife für den Exportverkehr aufgehoben.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrs-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Infolge Niederwassers werden die Stationen Säusenstein, Emmersdorf, Agstein, Rossatz und Orth durch die Personenschiffe bis auf weiteres nicht angefahren.

Wien, am 15. März 1918.

Personenverkehr.

Die Postschiffahrten auf der Strecke Wien—Budapest werden diesjährig mit täglichen Fahrten wie folgt eröffnet:

ab Budapest nach Wien am 22. März,
ab Wien nach Budapest am 24. März.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 23. März 1918.

Betonbauunternehmung
Baron PITTEL'S Neffe
Negrelli & Co.
Gesellschaft m. b. H.
WIEN IV.
Wiedner Gürtel 10.

SCHIESSL & Co.,
WIEN, VI.,
GUMPENDORFERSTRASSE 15
ooo
Werkzeuge und Meßinstrumente
für Eisenbahn-Werkstätten
Bahnerhaltung und Bahnbau.

Oesterreichische
Harzleim - Fabrik
Leopold Krawany & Co.
Bodenbach
liefert Kaltleime und Pflanzenleime für Massenbezettelung sowie Kartonagenfabriken
Schuhmacherkleber, streichfertig in zweckentsprechender Güte

Oesterreichische
Brown Boveri-Werke A.-G.
WIEN X, Gudrunstraße 187
Elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanlagen, Dynamos und Motoren aller Größen und Spannungen für Gleichstrom, Drehstrom und Wechselstrom, Turbogeneratoren, Transformatoren, Spezialmotoren für verschiedenste Zwecke, wirtschaftlichster Antrieb von Ringspinnmaschinen, Antrieb von Papiermaschinen usw., elektrische Personen- und Lastenaufzüge, elektrisch betriebene Krane und Kranausrüstungen, elektrisch betriebene Pumpen und Kompressoren, Förderanlagen, Walzwerksantriebe usw., Gleichstrom- und Wechselstrom-Bahnen normal- oder schmalspurig für Personen- oder Lastenbeförderung, Bergbahnen, Grubenbahnen, elektrische Lokomotiven, Grubenlokomotiven, Trambahnwagenausrüstungen, elektrische Zugsbeleuchtungen nach eigenem, bestbewährtem System, Eisenbahnsicherungsanlagen usw.
Vertretungen und Ingenieurbureaus: Brünn, Graz, Linz, Mähr.-Ostrau, Mähr.-Schönberg, Prag, Reichenberg, Teplitz, Triest.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 8. Wien, den 15. April 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Erholungsheime für Eisenbahner. (Von Leopold Ritter von Stockert.) — Der Eisenbahnverkehr nach dem Kriege. (Eine Unterredung mit dem Eisenbahnminister Dr. Karl Freiherr v. Banhans.) — Oberinspektor Dr. Josef Schwab †. — Schiffahrt: Bau der österreichischen Schiffahrtskanäle. — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1918. Ausgestaltung des österreichischen Verkehrswesens. Regelung des Zivilgüterverkehres zwischen Österreich und der Ukraine. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Einladung.

Der Ausschußrat beehrt sich hiemit, zu der am

Dienstag, den 30. April 1918, 6 Uhr abends

im

Versammlungssaale des Klub, I, Nibelungengasse 3

stattfindenden

XLI. ordentl. Hauptversammlung

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten

einzuladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschußrates über das Klubjahr 1917.
2. Bericht der Rechnungsprüfer.
3. Wahl eines Präsidenten, eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers, eines Kassiers und von sieben Mitgliedern des Ausschußrates, ferner der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter.
4. Antrag des Ausschußrates auf Ernennung von Ehrenmitgliedern.
5. Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge.

Es wird ersucht, dieser Versammlung beizuwohnen und etwa beabsichtigte Anträge (Punkt 5 der Tagesordnung) bis längstens 22. April dem Präsidium bekanntgeben zu wollen.

Der Ausschußrat
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Zur Beachtung! Sollte die einberufene Hauptversammlung mangels der satzungsmäßig erforderlichen Anzahl von Mitgliedern (mindestens ein Zehntel der Gesamtzahl der Klubmitglieder) nicht abgehalten werden können, findet um 6½ Uhr (also eine halbe Stunde später) eine außerordentliche Hauptversammlung statt, die ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden beschlußfähig ist.

Anzeigen.

Dienstag, den 16. April, um 6 Uhr abends

Wählerversammlung.

Beschlußfassung über die der Hauptversammlung am 30. April 1918 vorzuschlagenden Herren für die Wahl eines Präsidenten, eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers, eines Kassiers und von sieben Mitgliedern des Ausschußrates,

* * *

Dienstag, den 30. April 1918, vor Beginn der 41. ordentlichen Hauptversammlung findet die Verteilung der Diplome an jene Klubmitglieder statt, die dem Klub seit 40 Jahren oder 25 Jahren ununterbrochen angehören.

Es sind dies die Herren:

(40 jährige Zugehörigkeit):

Dr. Ferdinand Altmann, k. k. Hofrat,
D. Berl, Großhandlungshaus,
Karl Fischer, Zentralinspektor i. R.,
Hermann Hulles, Oberinspektor i. R.,
Fridolin Jentsch, Oberinspektor i. R.,
Leobersdorfer Maschinenfabrik A.-G.,
Alois Lode, k. k. Baurat, Innsbruck,
Adalbert Merta Edler v. Mährentreu, Inspektor i. R.,
Julius Pintsch, Zentralbureau,
Rudolf Ritter v. Pischof, Oberinspektor i. R.,
Emil Rank, Oberinspektor i. R.,
Karl Šedivy, Stationschef, Prag-Smichow,
Alois Seifert, k. k. Regierungsrat,
Karl Wagner, Oberinspektor i. R.

(25 jährige Zugehörigkeit):

Thos. Cook u. Son, Weltreisebureau,
Ing. Robert v. Jenny, Staatsbahnrat i. R.,
Ing. Ernst Reitler, Staatsbahnrat.

Digitized by Google

Erholungsheime für Eisenbahner.

Von Leopold Ritter von Stokert.

Zu den sehr lehrreichen Ausführungen des Herrn Max Stein im Heft 24 der „Ö. E. Ztg.“, vom 15. Dezember 1917, möchte ich mir als Obmann des Exekutivkomitees des unter dem Präsidium des Herrenhausmitgliedes und Präsidenten des obersten Sanitätsrates Hofrates Dr. Anton Weichselbaum stehenden Vereines zur Schaffung von Mittelstandserholungsheimen, die Bemerkung gestatten, daß es zweifellos im Interesse der Beamtenschaft der Verkehrsanstalten gelegen wäre, wenn recht bald viele Erholungsheime errichtet würden, in denen für mäßige Preise, beste und reichliche Ernährung geboten würde, deren Mangel von der überanstrengten Beamtenschaft am bittersten empfunden wird.

In Deutschland gab es früher und vielleicht noch bis zum Kriegsausbruch auch in Privatpensionen 3 Mahlzeiten bei einem Pensionspreis von nur Mk. 3·50, aber diese Kost entsprach wohl selten unseren Ansprüchen. Heute dürften derartige Pensionspreise dort auch bei Wohlfahrtsunternehmungen nicht häufig vorkommen.

Daß Erholungsheime für Eisenbahnbeamte, bei deren besonders beim Betrieb aufreibenden Dienst, sehr notwendig wären, wird wohl kaum bestritten werden. Das Recht auf freie Fahrt, läßt Eisenbahnbeamte auch nach der letzten Erhöhung der Fahrpreise eine gewisse Freizügigkeit und dadurch Unabhängigkeit von der Entfernung der Erholungsheime vom Berufsort, was ein nicht zu unterschätzender Vorteil ist.

Besonders in der Nähe Wiens, dem Zentralsitz aller Behörden, des Eisenbahnministeriums, von vier Staatsbahndirektionen und der Süd- und Aspangbahn mit ihren großen Beamtenkörpern, wäre die Gründung beruflicher Erholungsheime wünschenswert. Hier könnte bei der Schwierigkeit billiger Verpflegung nur bei mächtigster Förderung durch die Arbeitgeber den Erholungsbedürftigen, wenigstens gegenwärtig, bei mäßigem Preise ausreichende Nahrung gewährt werden. Leichter wäre das in der Provinz, wo noch Fleisch, Milch, Butter und Eier zu erschwinglichen Preisen erhältlich sind.

Daher wäre im allgemeinen und insbesonders für die freifahrenden Beamten der Verkehrsanstalten, die Anlage von Erholungsheimen in der Provinz, fern von Wien vorzuziehen.

Den Klubmitgliedern wird der am 9. Dezember 1916 gehaltene, gehaltvolle Vortrag der Begründerin und gegenwärtigen Vizepräsidentin des vorgenannten Vereins zur Schaffung von Mittelstandserholungsheimen, der Frau Henriette Weiß, noch in Erinnerung sein. Leider hat ihr Vortrag, bezüglich des erbetenen Beitrittes von Klubmitgliedern in den erwähnten Verein, wenig Erfolg gehabt.

Während vom Verein der Bank- und Sparkassenbeamten, dank der Rührigkeit seines, die Wichtigkeit der Sache richtig einschätzenden Sekretärs Allina, unserem Wohlfahrtsverein viele hunderte von Mitgliedern beitraten, hielten sich ihm, die Staatsbeamten, Landes- und Gemeindebeamten, leider auch die Beamten der Verkehrsanstalten fern, trotzdem beispielsweise Ministerialrat Dr. Richard Hofer, quasi als Vertreter der aktiven Staatsbeamtenschaft dem Vereinsvorstand kooptiert und zum ersten Vizepräsidenten gewählt worden war.

Und doch könnte aus einem vorübergehenden, besser mehrwöchigen Besuch des ersten, wirklichen und nicht auf Gewinn berechneten Mittelstandserholungsheimes in Mauer, viel und mehr als aus den besten Aufsätzen über die Einrichtung und Betrieb solcher, gelernt werden. Vor allem, daß Bankbeamte aber auch Lehrer männlichen und weiblichen Geschlechtes, klüger als Eisenbahnbeamte waren, da sie sich den Bestand des Heimes sofort nach dessen Eröffnung zunutze machten, es am zahlreichsten besetzten, und zwar etwa zum dritten Teil, obwohl es jedem Beamten und Erwerbenden des Mittelstandes bis zu einer vorläufig mit K 14.000 festgesetzten Einkommengrenze, die in zweifelhaften Fällen durch Vorlage der Einkommensteuervorschreibung leicht nachzuweisen ist, zugänglich war und ist. Merkwürdigerweise scheinen nur wenige Erholungsbedürftige des Mittelstandes, die sich dieser Höchstgrenze näherten, von den Vorteilen des Erholungsheimes in Mauer, Gebrauch gemacht zu haben.

Die Bankenvereinigung Wiens, keineswegs engherzig, aber klug, sah von der ursprünglich beabsichtigten Errichtung eigener Erholungsheime für ihre Beamtenschaft auf dem Semmering und an der Adria, mit Rücksicht auf die gegenwärtig zu hohen Baukosten, vorläufig ab und zog es vor, Gründeranteile des Vereines zur Schaffung von Mittelstandserholungsheimen im Betrage von 1 und K 350.000, entsprechend ihrer Benevolenz für die Beamtenschaft unter der Bedingung zu zeichnen, daß den einzelnen Bankinstituten für die 4% gesatzungsgemäße Verzinsung eine entsprechende Anzahl voller oder halber Freiplätze und außerdem ihren Beamten ein Vormietrecht gesichert werde.

Die Vereinsleitung wagte es, trotz des Krieges die vollständige Herrichtung der beim Ankauf arg verwahrlost gewesenen Anstalt, insbesonders die Unterteilung der Zimmer in Kabinette, Herstellung neuer Verbindungsgänge zwischen den einzelnen Hausteilen, Einführung elektrischer Beleuchtung, Glocken- und Wasserleitung, Kanalisierung, Einrichtung von Liegehallen, Aufstellung von Zimmeröfen für den ganzjährigen, gegen den früheren Sommerbetrieb usw. durchzuführen. Wenn auch die Herstellungskosten das Vielfache der ursprünglich veranschlagten Kosten erforderten und der Anstaltsbetrieb infolge Arbeiter- und Materialmangels erst anfangs Juli und da nur unvollständig aufgenommen werden konnte, obwohl schon für Ostern Zimmervormerkungen entgegengenommen worden waren, kann gegenwärtig doch schon auf einen vollen Erfolg hingewiesen werden.

Das für etwa 100 Personen eingerichtete Erholungsheim mußte zeitweilig mit 140 Personen belegt werden, denn dessen erstklassige Kost und glänzende Kurerfolge lockten unerwartet viele Erholungsbedürftige an, die sich gern zu räumlichen Einschränkungen verstanden — es wurden in den im Sommer verfügbaren großen Gesellschaftsräumen, ähnlich wie in Turistenhäusern, Beamtinnen, die sich damit einverstanden erklärt hatten, gemeinsam beherbergt — wenn sie die Annehmlichkeiten des prächtigen Schwimmbades, der Luft- und Sonnenbäder benützen oder sonstiger Badekuren teilhaftig werden und vor allem eine meist lang entbehrte reiche Kost genießen konnten.

Die vorläufig den Betrieb der Anstalt leitende Frau Henriette Weiß, die ihre reichen Erfahrungen aus dem Betriebe des ihr gehörigen, bekannten Erholungsheimes in Breitenstein, unserm Verein in selbstlosester Weise zur Verfügung gestellt hat und darin so weit geht, wie ein Erholungsbedürftiger, der sie nun allerdings ist, den vollen Pensionspreis zu entrichten, anstatt irgend eine Entschädigung für all ihre Plage entgegenzunehmen, hat die sich gestellte Aufgabe, den erwerbenden Schichten des Mittelstandes, vor allem öffentlichen und Privatbeamten sowie Lehrpersonen beiderlei Geschlechtes, auch rekonvaleszenten Militärpersonen eine ausgiebige und nachhaltige Erholung nach schweren Erkrankungen, Überarbeitung und von nervösen Störungen zu bieten, in hervorragender Weise und restlos gelöst.

Das Erholungsheim bot im Sommer, aber bietet auch gegenwärtig für einen Tagespreis von K 12·50 bei tunlichster Unterbringung in Einzelräumen, reiche aus 5 bestbereiteten Mahlzeiten bestehende Verpflegung, wie man sie im Privathaushalt sich kaum zu schaffen in der Lage

Digitized by Google

ist, außerdem über ärztliche Anordnung saure Milch. Es kann nur empfohlen werden, sich selbst von der Güte und Reichhaltigkeit des dort Gebotenen zu überzeugen. Daß bei derartiger Kost nicht nur Überhungerte Rekordzunahmen aufwiesen, ist erklärlich und der Stolz der Vizepräsidentin, die mit dem Anstaltsarzt strenge die ausreichende Beköstigung überwacht. Übrigens werden auch vom fremden ordinierenden Arzt verordnete Diätkuren unter Aufsicht des Anstaltsarztes, dessen Honorierung im Tagespreise ebenso, wie Bäder und Trinkgelder inbegriffen sind, ermöglicht und durchgeführt.

K 12·50 sind unter gewöhnlichen Verhältnissen nicht wenig und können für Beamte niederer Rangsklassen unerschwinglich sein. Darum behielten sich die Banken in nachahmenswerter Weise die Gewährung halber und ganzer Freiplätze für ihre unterstützungsbedürftigen Angestellten vor, wie auch die Vereinsleitung selbst ständig 3 Freiplätze für Waldschulkinder und einzelne halbe Freiplätze von Fall zu Fall Unterstützungsbedürftigen gewährt.

Dank der vorzüglichen Gebarung der Anstaltsleitung ergab der diesjährige Sommerbetrieb, trotz der hohen Nahrungsmittel- und Lohnkosten ein derart günstiges Ergebnis, daß die Vereinsleitung in absehbarer Zeit an eine Herabsetzung der Pensionspreise zu schreiten in der Lage sein dürfte, vorausgesetzt allerdings, daß das Erholungsheim auch zu den übrigen Jahreszeiten voll besetzt bleibt.

Jedenfalls scheint die von den Banken vorbehaltene Zuweisung von Freiplätzen an eigene unterstützungsbedürftige Angestellte, die übrigens die Gewährung von Erholungsbeiträgen nicht ausschließt, besser angewendet, als die bei Verkehrsanstalten übliche Zuwendung, insbesonders gegenwärtig vielfach ungenügender Krankenkostenbeiträge, die dann häufig zu Urlaubsreisen mit der Familie verwendet werden. Gerade die Zuweisung von Frei- oder ermäßigten Plätzen an Genesende dürfte nicht nur während der Schulferien, sondern nach Erkrankungen, d. h. während des ganzen Jahres erfolgen und dadurch den ganzjährigen Betrieb des Heimes fördern.

Hier sei bemerkt, daß im Gegensatz zu den meisten Dienstvorschriften, die eine Urlaubserteilung nur für die Monate Mai bis Oktober vorsehen, vor Kriegsausbruch in Deutschland jenen Angestellten, die den Urlaub zu anderer scheinbar weniger günstiger Jahreszeit antreten wollten, gewisse Begünstigungen gewährt worden sind. In Österreich ist mit Rücksicht auf die ungeteilten Hauptferien der Vater schulpflichtiger Kinder, wenn er mit diesen den Urlaub verbringen will, genötigt, ihn während der Hochsommermonate zu nehmen. Genesende, die ein Erholungsheim aufzusuchen gezwungen sind, werden sich allerdings nicht nur an die Ferialzeit der Kinder binden können.

Da seitens der Vereinsleitung bisher keinerlei Werbetätigkeit veranlaßt wurde, war das Heim nur bis Ende September überfüllt, während der Stand später auf 40 Personen sank und erst während der Weihnachtsfeiertage vorübergehend auf über hundert frühere Kurgäste stieg. Ein Mehr war, da die Gesellschaftsräume während des Winters unentbehrlich sind, trotz aller Bitten Abgewiesener untunlich.

Während der kalten Wintertage machen die in Winterpelze des Heimes eingehüllten Erholungsbedürftigen die Liegekuren, in den vorhandenen sonnigen Liegehallen. Während der schönen Jahreszeit liegt man unter den herrlichen Edelkastanien des Anstaltsparkes.

Erst die in Bankenkreisen durch mündliche Überlieferung bald bekannt gewordenen guten Heilerfolge, haben die Bankenvereinigung zur Förderung der Vereinsbestrebungen veranlaßt. Dessen Vorstand kann in Folge der bisher erzielten guten Heil- und pekuniären Erfolge bereits nach dem ersten Vereinsjahr die Errichtung eines zweiten, und zwar für Rekonvaleszente nach Lungenerkrankungen und mit leichten-Lungenspitzenkatarrhen behaftete Leidende, die im Erholungsheim in Mauer bisher keine Aufnahme finden konnten, bestimmten Heimes ins Auge fassen und hofft schon in allernächster Zeit ein solches eröffnen zu können.

Zweifellos wäre es sehr wichtig, wenn auch die zahlreichen Beamten der Verkehrsanstalten nicht erst auf die Errichtung eigener Erholungsheime warten würden, sondern im Bedarfsfalle sich einstweilen des in Mauer schon bestehenden Mittelstandserholungsheimes bedienen wollten. Die bestehenden Verkehrsschwierigkeiten lassen dessen leichte Erreichbarkeit mittels elektrischer Straßenbahn, selbst für Eisenbahnbeamte denen auch auf weite Strecken freie Fahrt gewährt wäre, wertvoll erscheinen.

Gegenwärtig steigen alle für derartige Zwecke geeignete Bauten ganz außerordentlich im Preise. Suchen doch die Kriegsgewinner ihre Kapitalien in Grund und Boden und Häusern möglichst sicher anzulegen. So wäre ein kürzlich unserem Verein für K 400.000 angebotenes, dafür preiswertes Erholungsheim, das übrigens jenem in Mauer in jeder Weise nachsteht, nun nur mehr um eine Million Kronen erhältlich.

Es kann der Vereinsleitung nur zu geringem Troste dienen, daß auch das eigene Heim gegen den ursprünglichen Kaufwert nun einen vielfachen Wert besitzt, da es nicht verkauft, sondern vergrößert werden soll, wozu in dem 48.000 m^2 umfassenden Park, reichlich Platz vorhanden ist.

Wenn Beamte der Verkehrsanstalten, die den Betrag von täglich K 12·50 für ihre Gesundung oder Erholung zu opfern in der Lage sind und in dem schon bestehenden Erholungsheim in Mauer, Waldgasse 2 — Anmeldungen sind dorthin oder an die Vereinskanzlei I. Schottengasse Nr. 7 zu richten — Aufenthalt nehmen, dann dienen sie nicht nur sich, sondern auch den Wohlfahrtsbestrebungen des Vereins zur Schaffung von Mittelstandserholungsheimen, der bei nur ganzjährigem vollen Betrieb zu den bisherigen Preisen so Außerordentliches zu bieten in der Lage ist.

*

In der Meinung, daß im Bereiche der Wohlfahrtseinrichtungen nie genug getan werden kann, nehmen wir keinen Anstand, die vorstehenden Ausführungen insbesonders die Aufforderung zum Beitritt zu dem „Verein zur Schaffung von Mittelstandserholungsheime" zu veröffentlichen, trotzdem die Eisenbahnbeamtenschaft, wie Max Stein im Heft 24 des Jahrganges 1917 mitgeteilt hat, selbst daran geht, Erholungsheime zu schaffen. *Die Schriftleitung.*

Der Eisenbahnverkehr nach dem Kriege.

Eine Unterredung mit dem Eisenbahnminister Dr. Karl Freiherr v. Banhans*).

So schwer es ist, Ihre Frage nach der Gestaltung unserer Eisenbahnverhältnisse nach dem Kriege zu beantworten, so will ich es doch versuchen, Ihrem Wunsche nachzukommen.

Dabei müssen wir zunächst untersuchen, unter welchen Voraussetzungen sich der Eisenbahnbetrieb abwickeln, welchen Bedürfnissen er gegenüberstehen und über welche Mittel er zu deren Befriedigung verfügen wird.

Sicher wird das Verkehrsbedürfnis in der ersten Zeit nach dem allgemeinen Friedensschluß im Ganzen genommen bis zu einem unerhörten Maße steigen und im einzelnen gar sehr abweichen, sowohl von dem, was wir aus jahrzehntelanger Erfahrung kennen gelernt hatten, als auch von all dem, was wir im Kriege neu lernen mußten.

Die Steigerung des gesamten Verkehrsbedürfnisses ergibt sich aus dem zeitlichen Zusammentreffen einer Steigerung der meisten, und zwar gerade der wichtigsten Einzelbedürfnisse.

*) **Das „Fremdenblatt" vom 31. März 1918 (Ostersonntag) enthält die folgenden Ausführungen unseres Eisenbahnministers, die wir ihrer nicht zu überschätzenden Wichtigkeit wegen im Wortlaute wiedergeben. Die Schriftleitung.**

Digitized by Google

Wir werden an abrüstenden Soldaten, an eigenen und fremden Gefangenen, an Flüchtlingen, an außerhalb ihrer Heimat festgehaltenen eigenen und fremden Staatsbürgern, an verbündeten Truppen, an in der Kriegsindustrie verwendeten, dann aber großenteils wieder zurückkehrenden Arbeitern und Arbeiterinnen in Österreich-Ungarn mindestens 10 Mill. Personen zu befördern haben. Man kann als durchschnittliche Reisestrecke 800 *km* annehmen; denn viele werden nicht geradenwegs, sondern auf Umwegen über Sammellager und Beobachtungsstationen und alle Soldaten über den Standort ihrer Ersatzkörper in die Heimat zurückkehren. Bedenkt man, daß die Grenze der Monarchie bei Ala je nach dem Reisewege 717 bis 797 *km*, bei Buchs 717 bis 741 *km*, bei Podwoloczyska 946 *km* von Wien entfernt ist, so dürfte die vorhin gemachte Annahme, bei der die von uns besetzten fremden Linien noch gar nicht berücksichtigt sind, zutreffen und wir werden neben dem regelmäßigen und durch das wiedererwachende Reisebedürfnis sogar gesteigerten bürgerlichen Personenverkehr noch 8 Milliarden Personenkilometer zu leisten haben. Diese Leistung ist ungefähr die gleiche, wie die der österreichischen Eisenbahnen in einem ganzen Friedensjahre vor Ausbruch des Weltkrieges. Nehmen wir an, daß ihre Abwicklung ein Jahr dauert, so ergäbe sich eine Verdoppelung der Leistung im Personenverkehr gegenüber den letzten Friedensjahren.

Gleichzeitig wird der Güterverkehr gewaltige Anforderungen stellen. Vor allem kommt da der Verkehr mit Lebensmitteln, und zwar sowohl mit den einheimischen, als auch mit den seit Jahren fehlenden fremden Lebensmitteln und die Hereinbringung von Rohstoffen für unser Groß- und Kleingewerbe in Betracht.

So werden wir schon in nächster Zeit großen Anforderungen gegenüberstehen für die Einholung von Getreide, Hülsenfrüchten und Fleisch, von Futtermitteln und Rohstoffen aus der Ukraine. Diese Anforderungen werden sich aber nach dem allgemeinen Friedensschlusse noch bedeutend steigern; man wird sich dann endlich wieder satt essen, den herabgekommenen Viehstand auffüttern, die Milch- und Eiererzeugung heben usw. wollen.

Dazu kommt das drängende Bedürfnis unserer Landwirtschaft nach Maschinen und Geräten, nach Düngemitteln, Saatgut usw., unseres Gewerbes nach Rohstoffen, Halberzeugnissen, Arbeitsmaschinen und Werkzeugen — Lebensbedingungen für Millionen von Menschen!

Schwer belasten wird den Betrieb der Eisenbahnen ferner die jahrelange gänzliche Unterbindung des Baugewerbes. Man wird weite Gebiete Galiziens, der Bukowina und des Küstenlandes wieder aufbauen müssen; die Wohnungsnot wird sich derart geltend machen, daß man all das in den letzten Jahren Versäumte überall mit einem Schlag wird nachholen wollen. Gleichzeitig wird die vernachlässigte Erhaltung und Ausbesserung aller Gebäude, der Betriebsgebäude der Landwirtschaft und des Gewerbes, der öffentlichen Bauten, der Eisenbahngebäude usw., ungeahnte Anforderungen an die Bautätigkeit stellen. Gerade die wichtigsten der hiezu nötigen Güter, wie Ziegel, Steine, Holz, Zement usw., zeichnen sich durch hohes Gewicht oder großen Umfang bei geringem Werte aus und verbrauchen unverhältnismäßig viel Laderaum und Lokomotivkraft.

Zu all dem tritt dann noch die Rückbeförderung der vielen an die Kampflinien oder an Kriegswerkstätten gelieferten Güter. Sofern es sich um reines Kriegsgerät handelt (wie Geschütze, Schießbedarf, Flugzeuge u. dgl.), wird sie ja auf mehrere Jahre verteilt werden können; aber viele andere Güter sind für die Hinterlandswirtschaft dringend notwendig und um so wertvoller, je rascher sie zurückkommen. Ich nenne nur die Kraftwagen, Fuhrwerke, Pferde, Werkzeuge, Arbeitsmaschinen, Straßenwalzen, Straßen- und Eisenbahnbaumaschinen, Feld- und Seilbahnen, Dampfmaschinen, elektrische und Explosionsmotoren, Holz, Eisen, Draht, Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen, Beleuchtungsanlagen, Baracken und Baustoffe, Entseuchungs- und Wäschereianlagen, Webwaren, Leder und tausend andere Dinge, die nicht einen Tag länger als unumgänglich nötig dem Hinterlande entzogen bleiben sollten.

Der Einwand, daß so und so viele Verkehre wegfallen, ist nicht stichhältig. Dann zum Beispiel die Kohle, die nicht mehr an die Kriegsindustrie gehen wird, wird doppelt und dreimal so notwendig für die Wiederaufrichtung unseres wirtschaftlichen Lebens sein. Und wenn wir auch nichts mehr oder wenig an die Kampflinien zu bringen haben werden, so ist die Zusammendrängung der rückflutenden Gütermassen auf beschränkte Zeit viel schlimmer als die dauernde gleichmäßige Belastung bei der Hinbeförderung. Und dazu kommt dann noch die Lage unserer Währung, die uns zur Ausfuhr im größten Maßstabe zwingen wird!

Soviel über das Verkehrsbedürfnis.

Zu seiner Befriedigung steht uns ein Eisenbahnnetz zur Verfügung, das allerdings im Kriege nicht so sorgfältig erhalten werden konnte wie im Frieden, wenngleich die Betriebssicherheit über jeden Zweifel erhaben ist; aber das vorhandene Liniennetz ist durch wertvolle Neubauten und Umgestaltungen sehr verbessert worden. Ich erinnere nur an die Wiener Umfahrungsanlagen mit dem großen, teilweise fertigen Bahnhof Breitenlee, an den Verschiebebahnhof in Nusle, an viele fertige oder begonnene Stationserweiterungen, zweite und dritte Geleise usw.

Der Fahrpark hat furchtbar gelitten; erstens, weil er überanstrengt wurde, zweitens weil für die Erhaltung nicht genügend Arbeitskräfte und nicht genug und nicht vollkommen geeignete Rohstoffe und Halberzeugnisse vorhanden waren. Infolgedessen ist zweifellos eine Entwertung des Fahrparkes eingetreten.

Beim Wagenparke macht sich dies besonders im Aussehen der Wagen bemerkbar, weniger in ihrer Verwendbarkeit. Die Personenwagen freilich sind derart zugrunde gerichtet, daß ein menschenwürdiges Reisen erst wieder möglich sein wird, wenn die Wagen teils durchgreifend ausgebessert, teils ersetzt sein werden, was Jahre lang dauern wird. Die Güterwagen aber sind zum weitaus größten Teile ziemlich rasch wieder auszubessern, wenn nur erst einmal Arbeitskräfte und Rohstoffe zur Verfügung stehen.

Schlimmer sieht es mit den Lokomotiven aus. Der Neubau ist im Kriege in einer über alles Lob erhabenen Weise gesteigert worden; die Erhaltung hat aber manches zu wünschen übrig gelassen, weil es nicht möglich war, bei Erweiterung der Ausbesserungswerkstätten mit dem Bedürfnisse Schritt zu halten. Es wird eine unserer wichtigsten Aufgaben sein, jede Erleichterung in unseren Wirtschaftsverhältnissen sofort für die Erhaltung und Wiederherstellung der Lokomotiven auszunutzen.

Die Verkehrsbedürfnisse werden an das Personal große Anforderungen stellen. So sehr es Pflicht der Verwaltung ist, Gesundheit, Arbeitsfähigkeit und Arbeitsfreude ihrer Leute zu schonen und zu heben und ihnen ein menschenwürdiges Dasein zu sichern, so sehr wird sie gezwungen sein, auf tadellose Dienstleistung zu sehen. Leider hat der Krieg den Eisenbahnen viele ihrer besten Leute entzogen. Für sie mußten Tausende von Arbeitern eingestellt werden, die weder körperlich noch geistig und am wenigsten in ihrer sittlichen Auffassung des Dienstes dessen Anforderungen genügen. Die traurige Erscheinung der Eisenbahndiebstähle ist eine der trübsten Er-

Digitized by Google

fahrungen, die wir im Kriege gemacht haben. Da ist es nötig, mit eisernem Besen zu kehren.

Der Vergleich des Bedürfnisses und der Mittel zu seiner Befriedigung zeigt auf den ersten Blick ein Mißverhältnis, dessen Ausgleichung durch betriebstechnische Verbesserungen allein außerhalb des Bereiches menschlicher Fähigkeiten liegt.

Darum werden wir gewiß eine Zeit lang den Anforderungen des Augenblicks nicht voll genügen können und trachten, durch alle erdenklichen Mittel dieses Mißverhältnis abzuschwächen. Dabei aber muß die Eisenbahnverwaltung auf die Mithilfe aller Beteiligten rechnen; aller Behörden, aller beruflichen Körperschaften und jedes einzelnen Staatsbürgers.

Die Eisenbahnverwaltung selbst wird mit der peinlichsten Sorgfalt jede Möglichkeit ausnutzen, um mit den vorhandenen Mitteln das Beste zu leisten, die vorhandenen Mittel auszubauen und jede Verschwendung von Leistungen hintanzuhalten. Wir werden so rasch als möglich neue Geleise legen, Stationen vergrößern, Rangierbahnhöfe anlegen und so die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege steigern. Wir werden den Wagen- und Lokomotivenbau aufs kräftigste fördern und die eigenen Werkstätten ausbauen und vervollkommnen, um die Wiederherstellung und die Erhaltung der Fahrbetriebsmittel möglichst zu beschleunigen.

Wir werden den Personen- und Güterzugsfahrplan so ausgestalten, daß die Umlaufzeit der Wagen und der Bedarf an Lokomotivkraft auf das geringste mögliche Maß herabgesetzt wird.

Wir werden endlich trachten, den körperlichen und geistigen Stand der Bediensteten auf jenes Maß zu heben, das er im ersten Eisenbahnland der Welt, in Deutschland, schon erreicht hat und das eine Hauptbedingung für eine tadellose Betriebsführung ist.

Wir brauchen aber auch, wie schon erwähnt, fremde Mithilfe. Die Eisenbahnverwaltung darf bei Beschaffung der Rohstoffe für Betrieb und Bau nicht mehr von der Hand in den Mund leben. Die Eisenbahnen, die ja das Rückgrat unseres Wirtschaftslebens bilden, dürfen nicht auf Kohlenvorräte für wenige Tage angewiesen und oft gezwungen sein, ungeeignete Kohle für hochwertige Maschinen zu verwenden. Ihnen und ihren Lieferern müssen zuerst alle jene Rohstoffe in ausreichendem Maße zugewiesen werden, die sie zum Betriebe im allgemeinen und zum Baue und zur Erhaltung der Fahrbetriebsmittel brauchen.

Wir werden noch viel entschiedener als bisher verlangen müssen, daß alle „Kreuzfahrten" aufhören, daß kein Gut auch nur einen einzigen Kilometer weiter befördert wird, als zum Vorteil der Allgemeinheit unbedingt nötig ist. Unsere Zentralen, Industrieverbände und sonstigen wirtschaftlichen Körperschaften müssen sich der Forderung anpassen, daß bis zur Wiederkehr völlig regelmäßiger Verhältnisse Kohle, Getreide, Zuckerrübe und Zucker, Holz, Eisen und Stein und all die anderen Massengüter, unbedingt nur soweit fahren, als unvermeidlich nötig ist, und sie werden es tun, wenn sie sich klar darüber sind, daß es sich hier wirtschaftlich um Leben oder Sterben handelt.

Die Bevölkerung wird noch einige Jahre hindurch ihr persönliches Reisebedürfnis in engsten Grenzen halten müssen. Jede Vergnügungsreise schädigt die Allgemeinheit; jeder Einzelne muß dies einsehen lernen und sich schämen, eine überflüssige Reise zu machen.

Von der Bequemlichkeit ganzer oder halber Abteile für einen einzelnen Reisenden ist auf Jahre hinaus keine Rede. Und auch das ist für eine Zeit nicht möglich, daß die Eisenbahn sich ganz der Zeiteinteilung der Bevölkerung anpaßt. Für einige Jahre werden umgekehrt Bevölkerung und Ämter genötigt sein, sich in gewissem Maße dem Fahrplan zu fügen. Man wird einsehen, daß es nicht böser Wille oder bureaukratische Engherzigkeit der Eisenbahnverwaltung ist, wenn sie den Verkehr drosselt", sondern daß sie damit einer heiligen Pflicht gegenüber dem Gesamtwohl dient. Ein einziger täglicher Schnellzug Wien—Lemberg und zurück kostet soviel Kohle, daß damit der tägliche Kohlenbedarf im Winterausmaß für mehr als 15.000 Feuerstellen (Küchen- und Zimmerbrand) der Wiener Bevölkerung gedeckt werden kann!

Angesichts der erschreckenden Summen, die die Eisenbahnverwaltung für Neubauten, Umbauten, Neuanschaffung und Verbesserung der Fahrbetriebsmittel braucht, angesichts der ungeheuren Steigerung der Kosten für die Bediensteten wird sie bestrebt sein müssen, die äußerste Sparsamkeit walten zu lassen. Und da komme ich auf die heikle Frage der Betriebskosten: Wir werden das bisherige System ändern müssen! Wenn wir wirklich sparsam wirtschaften wollen, dann darf und kann in Zukunft nur der eine Gesichtspunkt maßgebend sein: „Wie leistet man das Größte mit dem geringsten Aufwand?" Daher müssen alle Rücksichten fallen, die bisher zur Verschwendung geführt haben; der Eisenbahnverwaltung muß volle Freiheit gegeben werden in der wirtschaftlichen Gestaltung des Dienstes. Die ungeheuren Kosten des Personals können nur dann verringert werden, wenn bei Festsetzung der Kopfzahl der Arbeitskräfte, bei Auswahl der Leitenden und bei Beförderung der Bediensteten nur der eine und einzige Gesichtspunkt gewahrt wird, dem Tüchtigen, Begabten und Fleißigen den Vorzug zu geben vor dem Untüchtigen, Faulen oder Unbegabten, wenn alle nicht zum Dienst gehörigen, politischen, nationalpolitischen, landsmannschaftlichen und sonstigen Beziehungen vollständig zurücktreten gegenüber dem ersten und höchsten Ziel: Sparsam, gerecht und technisch richtig verwalten!

Oberinspektor Dr. Josef Schwab †.

In der am 25. Februar 1918 in Salzburg abgehaltenen Sitzung des „Redaktionskomitees für die gemeinsame Manipulationsinstruktion" teilte der Vorsitzende Hofrat Dr. v. Wagner-Freynsheim vor Eingang in die Tagesordnung mit, daß ihm die schmerzliche Pflicht obliege, das Komitee von dem vor wenigen Tagen erfolgten Ableben des Herrn Oberinspektors i. R., Dr. Josef Schwab, zu verständigen. Herr Dr. Josef Schwab war viele Jahre hindurch Mitglied des Komitees und hat auch lange Zeit als Vorsitzender die Verhandlungen geleitet; sein überragendes Fachwissen, seine glänzende Rednergabe, sein scharfer Verstand haben ihm eine hervorragende Stellung auf dem Gebiete des Frachtrechtes gesichert, auf dem er sich auch literarisch, vor allem durch sein bahnbrechendes Werk über das Internationale Übereinkommen in glänzender Weise betätigt hat. Der Vorsitzende gedachte auch mit warmen Worten der hervorragenden persönlichen Eigenschaften des Verstorbenen, der dem Komitee stets besonders anhänglich und immer ein guter Kollege gewesen ist, und beantragte unter allgemeiner Zustimmung der Komiteemitglieder, die sich von ihren Sitzen erhoben hatten, diese Trauerkundgebung in die Niederschrift über die Sitzung aufzunehmen.

Unserem Klub gehörte der Verstorbene seit dem Jahre 1909 als Mitglied an, an dessen Bestrebungen er sich eifrig beteiligt hat. Wir erinnern nur an den von ihm im Jahre 1913 gehaltenen ausgezeichneten Vortrag: „Haftpflicht und Versicherung im Eisenbahnpersonenverkehr" sowie an seine in unserer Zeitschrift veröffentlichten fachlichen Arbeiten.

Der Klub wird dem Dahingeschiedenen ein treues Andenken bewahren!

Digitized by Google

SCHIFFAHRT.

Bau der österreichischen Schiffahrtskanäle. Der Zentralverein für Fluß- und Kanalschiffahrt in Österreich hat beiden Häusern des Reichsrates die folgende, wörtlich also auch mit den vielen Fremdwörtern abgedruckte Petition überreicht:

„Hohes Haus!

Die großen Schwierigkeiten, welchen unsere Volkswirtschaft in dem zu erwartenden schweren Konkurrenzkampf auf dem Weltmarkte und durch die große Belastung infolge des steigenden Geldbedarfes der Staatsverwaltung entgegengeht, zwingen zur Anspannung und zur Zusammenfassung aller Kräfte, die eine Stärkung der Industrie, des Handels und der Landwirtschaft herbeizuführen geeignet sind und eine Steigerung des Volksvermögens bewirken.

Es wird Aufgabe der Friedenswirtschaft sein, die Produktion zu verbilligen, die Verwertung brachliegender Naturschätze zu ermöglichen und die für die heimische Erzeugung erforderlichen Rohstoffe, welche im Inlande nicht gewonnen werden können, möglichst ökonomisch einzuführen. Diese Bedingungen sind nur durch eine Herabsetzung der Transportkosten erreichbar, welche bei der Preisstellung für Massengüter eine bedeutende, oft überwiegende Rolle spielen und deren Erniedrigung — da die Auslagen für die Güterbewegung eine unproduktive Post bilden — im größten Interesse der Volkswirtschaft liegt.

Die Aufgaben des Verkehrs haben die Eisenbahnen allein nicht lösen können, denn die auf ihnen zur Einhebung gelangenden Transportsätze enthalten eine derartige Belastung der Industrie, daß hiedurch allein schon die Notwendigkeit erwiesen ist, eine Ergänzung unseres bestehenden Verkehrsnetzes durch billig befördernde Massengüterwege zu suchen. Aber der Krieg hat auch gezeigt, daß die Eisenbahnen infolge Überlastung zu Zeiten der Verkehrsanhäufung nicht in der Lage sind, dem Zivilgüterdienst in entsprechender Weise zu genügen — ein Zustand, der übrigens auch im Frieden in gewissen Perioden, regelmäßig zum Beispiel zur Zeit der Zuckerkampagne, festzustellen war und zu den immer wiederkehrenden Klagen ungenügender Wagenbeistellung Veranlassung gab.

Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen könnte bis zu einem gewissen Grade allerdings durch Verdopplung der Schienenstränge oder durch Anlage von Massengüterbahnen erreicht werden. Niemals würde aber damit eine Verbilligung der Transportkosten verbunden sein, zumal bei der steigenden Tendenz der Personalauslagen und ihrem großen Anteil an den Gesamtbetriebskosten die Bahntarife fortwährend erhöht werden müssen. Einzig und allein die Beförderung auf dem Wasserwege bietet die Möglichkeit, so niedrige Tarifsätze zu erreichen, die im Interesse des Aufblühens der Industrie und der Mobilisierung von bisher unbenutzten Bodenschätzen unbedingt gefordert werden müssen; dies um so mehr, als die mittlerweile erfolgten ganz bedeutenden Erhöhungen der Eisenbahntarife den ökonomischen Transport minderwertiger Massenartikel gänzlich ausschließen. Ein weiteres Moment, welches auf die Dringlichkeit der Ausführung der Wasserstraßen hinweist, bildet die während des Krieges eingetretene Absperrung der Zentralmächte vom Weltverkehr, was die Erschließung neuer, im Orient zu suchender Produktions- und Absatzgebiete unbedingt fordert. Die Wasserstraßen bieten aber der Volkswirtschaft noch eine Reihe von indirekten Vorteilen, von denen hier nur das Entstehen neuer Produktionsstätten längs der Kanäle, die Entlastung der Industriezentren und die Annäherung der landwirtschaftlichen und der industriellen Erzeugungsstätten hervorgehoben werden sollen.

Wenn wir auch in unserem heimischen Strome, der Donau, ein natürliches Ausfallstor für den Orientverkehr besitzen, so entbehrt diese Wasserstraße einer gleichartigen Verbindung mit den Industriegebieten der Sudetenländer und mit dem umfangreichen Binnenschiffahrtsnetze Deutschlands. Es ist daher nur natürlich, daß die Herstellung dieser Verbindungsglieder und die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf den bestehenden Wasserwegen infolge der Erfahrungen, die der Krieg gezeitigt hat, in den Vordergrund der Besprechungen und Beratungen aller wirtschaftlichen Korporationen gerückt wurden. Wir verweisen diesbezüglich auf die im Juli 1915 der Hohen Regierung vorgelegte Resolution des Zentralvereines für Fluß- und Kanalschiffahrt in Österreich, welche die beschleunigte Ausführung der im Wasserstraßengesetze vom Jahre 1901 vorgesehenen Kanäle forderte, sowie auf die Beschlüsse der Budapester Donau-Konferenz vom September 1916, der Budadester Tagung der Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine vom Dezember desselben Jahres, der Breslauer Tagung der Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbände und des Schlesischen Provinzialvereines für Fluß- und Kanalschiffahrt vom März 1917, der Aussiger Tagung des Österr. Arbeitsausschusses für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe-Oder-Donau vom gleichen Zeitpunkt, des Wiener Österreichischen Wasserstraßentages vom Juni 1917, der Hamburger Tagung der Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbände vom November 1917 und des Wiener Industriellen-Tages vom Dezember des letztgenannten Jahres. Alle diese Entschließungen geben Zeugnis, daß die Forderung nach Herstellung leistungsfähiger Wasserstraßenverbindungen zwischen den Zentralmächten Gemeingut der Wirtschaftskreise Österreich-Ungarns und Deutschlands ist.

Der Bedeutung der gestellten Forderung wird auch von Seiten der Deutschen Regierungen die vollste Beachtung geschenkt. So hat Bayern durch Einbringung der zum Gesetze gewordenen Kanalvorlage für die Herstellung einer Großschiffahrtsstraße vom Main zur Donau den Bedürfnissen nach Schaffung von Wasserstraßenverbindungen Rechnung getragen und auch der Deutsche Reichstag hat durch den Beschluß der Bewilligung eines namhaften Betrages für die Projektierung von Wasserstraßen sein Verständnis für die Notwendigkeit und Dringlichkeit des Ausbaues der angestrebten Binnenschiffahrtswege bekundet. Nur die österreichische Staatsverwaltung hat bisher zu der gegenständlichen Frage nicht öffentlich Stellung genommen und auch seitens des Herrn Ministerpräsidenten wurde in seiner am 25. September 1917 im Abgeordnetenhause gehaltenen Rede, in welcher er das Programm der österreichischen Regierung für die Friedenswirtschaft entwickelte, der so wichtigen Frage der Wasserstraßen mit keinem Worte gedacht.

Es ist nicht anzunehmen, daß finanzielle Momente die Ursache sind, die Wasserstraßenfrage vom Wirtschaftsprogramm auszuschließen, denn die im Jahre 1909 durch die Staatsverwaltung durchgeführte Rentabilitätsberechnung ergab — trotzdem nur die Lokalverkehre in Rücksicht gezogen waren und die Ermittlung auf die seinerzeitigen Eisenbahntarife sich aufbauten — für den Donau-Oder-Kanal eine Verzinsung des Anlagekapitals von mehr als 2·5%. Es ist wohl einleuchtend, daß durch die seither eingetretene Verkehrszunahme und bei Einrechnung des zu erwartenden großen Durchzugsverkehres eine ausreichende Verzinsung der für die Wasserstraßen aufzuwendenden Baukosten gefunden werden wird, um so mehr, als in den bisherigen Rechnungen die infolge des billigen Wasserstraßenweges neu hinzuwachsenden Transporte, die sogenannten originären Verkehre, nicht einbezogen sind. Es soll aber bei diesem Anlasse des weiteren darauf verwiesen werden, daß die österreichischen Verbindungskanäle von der Donau zur Oder und Elbe — da sie den Anschluß des deutschen Wasserstraßennetzes an die Donau vermitteln — auch im Interesse Deutschlands gelegen sind, was wohl Veranlassung bietet, daß sich das mit unserer Monarchie so innig verbündete Nachbarreich an der Aufbringung der Baukosten beteiligen wird.

Digitized by Google

Die vorhin erwähnten Versäumnisse lassen sich demnach nur mit der mangelnden Erkenntnis der wirtschaftlichen Notwendigkeit des neuen Verkehrsweges erklären, weshalb wir unter Hervorhebung der Bedeutung der österreichischen Wasserstraßen als Notstandsbauten und unter Hinweis auf die angeschlossene Denkschrift über die österreichischen Kanäle, in welcher die technische Veranlagung der österreichischen Binnenschiffahrtswege und deren Wirtschaftlichkeit eingehend beleuchtet wird, die Bitte stellen:

1. Das Hohe Haus wolle im Hinblick auf die Wichtigkeit der österreichischen Wasserstraßen für die Friedenswirtschaft die Regierung auffordern, mit dem Baue des Donau-Oder-Kanals ehestens zu beginnen und die Arbeiten derart zu fördern, daß die Betriebsaufnahme längstens nach einem Zeitraume von fünf Jahren erfolgen kann. Gleichzeitig seien die Detailprojektierung des Verbindungskanals vom Donau-Oder-Kanal zur Elbe durchzuführen, sowie die Bauarbeiten an der kanalisierten Mittelelbe fortzusetzen, so daß unmittelbar nach Fertigstellung des Donau-Oder-Kanals an die Inangriffnahme der Bauarbeiten für den Verbindungskanal zur Elbe und für die Fortführung des Donau-Oder-Kanals zur Weichsel geschritten werden könne.

2. Das Hohe Haus wolle Vorsorge treffen, daß die für die Baudurchführung der vorbezeichneten Wasserstraßen erforderlichen Mittel rechtzeitig bereitgestellt werden.

3. Das Hohe Haus wolle, mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Vorteile, welche die österreichischen Schiffahrtskanäle dem Deutschen Reiche sichern, die österreichische Regierung auffordern, hinsichtlich der Beitragsleistung des Deutschen Reiches zu den erwähnten Wasserstraßenbauten sogleich in Verhandlung zu treten."

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Im Dienstbereiche der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurden weiters ausgezeichnet:

Durch Verleihung des Militärverdienstkreuzes III. Klasse mit der Kriegsdekoration und den Schwertern:

Adjunkt Alfred Zimmler (tödlich verunglückt, während der Kriegsdienstleistung am 31. Juli 1917 in Craiova Rumänien).

Durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille:

Oberkontrollor Emil Weisser.

Durch Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille:

Lokomotivführer Karl Allnoch,
Stationsmeister Hermann Günther,
Stationsmeister Ferdinand Kühnel,
Lokomotivführer Karl Pietschmann.

Durch Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille:

Kondukteur Josef Klameth,
Kondukteur Julius Kucera,
Kanzlist Josef Rotsch.

Durch Verleihung des eisernen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille:

Oberbauarbeiter Anton Horn,
Bahnrichter Josef Mattis,
Schlosser Rudolf Zepnek.

Durch Verleihung des königl. preußischen eisernen Kreuzes II. Klasse:

Kontrollor Adolf Frieser.

Ausgestaltung des österreichischen Verkehrswesen. Der Bürgermeister in Wien, Exzellenz Dr. R. Weisskirchner, hat an den Herrn Ministerpräsidenten folgende Denkschrift gerichtet:

„Eure Exzellenz!

Zeitungsnachrichten zufolge hat Staatssekretär Dr. Elemer Hantos in einer Besprechung folgendes erklärt:

„Im kgl. ungarischen Handelsministerium wird schon seit geraumer Zeit für die Zukunft Ungarns gearbeitet. In den einzelnen Abteilungen sind die Arbeiten schon so weit gediehen, daß die Vorarbeiten Anfangs 1918 beginnen können. Wir können schon heute mit Sicherheit darauf rechnen, daß unsere Kriegsgefangenen in Rußland bis dahin zu Hause sein werden und an den Arbeiten teilnehmen können. Ich rechne auf etwa 30.000 Kriegsgefangene, die sich nur mit Erdarbeiten befassen werden. Würde eine Rückkehr unserer Kriegsgefangenen bis Frühjahr noch nicht erfolgen können, so werden halt Russen und Italiener arbeiten, doch die Arbeit muß begonnen werden. Sämtliche Steinbrüche Ungarns werden während des Krieges durch den Staat ausbeutefähig gemacht.

In der Abteilung für Fluß- und Seeschiffahrt des kgl. ungarischen Handelsministeriums ist der Plan zum Ausbau einiger Flüsse (Theiß, Maros, Aluta), Hafenanlagen und Kanäle bereits fertig und harrt der Verwirklichung. Auch der Ausbau der kleineren Seen und Binnenmeere ist fertig. Der zweite Punkt unseres Programms ist die Ausgestaltung unseres Eisenbahn-

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1918.

Verwaltung	Monat	Befördert wurden: Personen	+ gegen − 1917	Güter	+ gegen − 1917	Eingenommen wurde für: Personen und Gepäck	+ gegen − 1917	Güter	+ gegen − 1917	Zusammen	+ gegen − 1917
Aussig-Teplitzer E.											
Altes Netz .	März	475.874	+ 43.786	586.704	+ 103.070	—	—	—	—	1,555.632	+ 440.918
Neues Netz .		268.647	+ 47.494	35.480	− 27.772	—	—	—	—	441.882	+ 93.875
Zusammen .		744.521	+ 91.280	622.184	+ 75.298	—	—	—	—	1,997.518	+ 534.793
Buschtěhrader Eisenbahn .	März	571.368	+ 141.894	677.999	− 51.907	797.645	+ 379.984	2,298.288	+ 397.016	3,095.933	+ 777.000
Graz-Köflacher Eisenbahn .	Jän.	112.730	+ 18.937	66.013	+ 1.213	99.558	+ 18. 06	288.757	+ 68.013	388.315	+ 86.819
	Febr.	107.756	+ 53.311	62.507	+ 11.707	100.210	+ 51.675	239.364	+ 23.788	339.574	+ 75 465
Südbahn*) . .	–	—	—	—	—	—	—		—	—	—
K. k. österr. Staatsbahnen	Febr.	—	—	—	—	26,877.800	+ 5,110.891	63,654.600	+ 13,744.368	90,532.400	+ 18,855.259

*) Die Ziffern sind uns bis zum Blattschluß nicht zugekommen.

Die Schriftleitung

Digitized by Google

netzes. Mit 2 Milliarden Kronen wird unser Programm hier verwirklicht werden. Der Zentralbau sämtlicher Bahnhöfe in Budapest wird schon dieser Tage begonnen werden. Der Transitverkehr der Hauptstadt wird in einem separaten Frachtenbahnhof erfolgen, der 30 bis 40 *km* von Budapest entfernt sein wird. Hiefür haben wir 7 Milliarden Kronen in Aussicht genommen. Das Doppelgeleise muß in Ungarn Gesetz werden. Sehr viele Linien der Staatsbahnen werden elektrisch betrieben werden."

Aus diesen Mitteilungen kann ersehen werden, in welch großzügiger Weise die ungarische Regierung die Ausgestaltung der Verkehrswege, der Wasserstraßen wie der Eisenbahnen in Aussicht nimmt und zugleich vorsorgt, daß reichliche Arbeitsgelegenheit geschaffen wird. In Österreich vernimmt man von derartigen Plänen der Regierung leider nichts*).

Der für Wien und ganz Österreich so wichtige Donau-Oder-Kanal ist vollständig baureif, er könnte jederzeit in Angriff genommen werden, die österreichische Donau bedarf nur an einigen wenigen Stellen des entsprechenden Ausbaues. Diese Arbeiten dürfen nicht mehr hinausgeschoben werden, soll nicht die Entwicklung der österreichischen Reichshälfte unwiderbringlichen Schaden erleiden. Für die Stadt Wien ist der Ausbau der Wasserstraßen besonders wichtig, da sie durch ihre natürliche Lage berufen ist, der Mittelpunkt des mitteleuropäischen Wasserverkehrsnetzes zu werden.

Ähnlich ist es auch mit der Ausgestaltung der Eisenbahnen. Der Krieg hat zwar den Bau der Umfahrungslinien bei Wien beschleunigt, es ist aber die von der Stadt Wien seit Jahren betriebene Regelung der Wiener Bahnhofsfragen noch keinen Schritt weiter gediehen, die Elektrifizierung der Stadtbahn, der Bau neuer Stadtschnellbahnen, der elektrische Betrieb der Vollbahnen, der Bau verschiedener Bahnlinien sind trotz aller Bemühungen noch immer nicht zur Lösung gebracht worden.

Ich erlaube mir daher behufs Entwicklung der österreichischen Volkswirtschaft wie zur besonderen Förderung der Stadt Wien Eurer Exzellenz die Bitte zu unterbreiten, die hohe Regierung wolle der Ausgestaltung der österreichischen Wasserstraßen und der Eisenbahnen das entsprechende Augenmerk und eine wohlwollende Förderung zuwenden, vor allem aber die Herstellung des Donau-Oder-Kanales und den Ausbau der Donauregulierung ohne weiteren Verzug in die Wege leiten sowie hinsichtlich der Wiener Bahnhofsfragen und die Wiener Stadt- und Schnellbahnfragen ehestens eine gedeihliche Lösung ermöglichen."

Regelung des Zivilgüterverkehres zwischen Österreich und der Ukraine. Seit 25. März 1918 ist ein beschränkter Zivilgüterverkehr mit der Ukraine über die Grenzstationen Brody, Zbaraż, Podwoloczyska und Nowosielitza eröffnet. Der Verkehr wird durch Vermittlung des österreichischen Warenverkehrsbureaus in Wien, I, Stubenring 8, abgewickelt.

Die Sendungen werden nach und von den genannten österreichisch-ukrainischen Grenzstationen abgefertigt und in diesen neu aufgegeben. Für die Beförderung auf den österreichischen Eisenbahnen gelten, soweit nichts anderes festgesetzt ist, das Eisenbahn-Betriebsreglement sowie die zugehörigen Bestimmungen des österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, Abteilung A.

Über die zur Anwendung gelangenden Tarife und Tarifbestimmungen gibt das Warenverkehrsbureau Auskunft.

Außer den allgemein vorgeschriebenen Zoll- und sonstigen Begleitpapieren, zum Beispiel Warendeklarationen (Warenerklärungen) und den statistischen Anmeldescheinen, sind den Frachtbriefen zu jeder Sendung erforderlichenfalls Ausfuhrbewilligungen und Einfuhrbewilligungen beizufügen.

Zur Beförderung nach der Ukraine werden nur Frachtgüter in Wagenladungen (Ostsendungen) zugelassen, die vom österreichischen Warenverkehrsbureau in den Sammelstationen Wien-Nordwestbahnhof, Krakau, Lemberg aufgegeben werden.

Sie müssen an das österreichische Warenverkehrsbureau in der Grenzstation adressiert sein.

Die Frachtbriefe müssen mit der Aufschrift „Ostsendung" versehen sein. Ein Beförderungsweg darf in den Frachtbriefen nicht vorgeschrieben werden.

Die Fracht und die Versandnebengebühren müssen stets bei der Aufgabe in der Sammelstation bezahlt werden.

Die Belastung der Ostsendungen mit Nachnahmen und Barvorschüssen sowie die Angabe des Interesses an der Lieferung ist unzulässig.

Frachterstattungsanträge, die sich auf eine Umbehandlung oder eine andere Tarifmöglichkeit gründen, sind ausgeschlossen.

Nachträgliche Verfügungen des Absenders werden nicht berücksichtigt.

Für die Beförderung der zum Versand nach der Ukraine bestimmten Güter bis zur österreichischen Sammelstation muß jedem Frachtbrief ein „Ost-Verladeschein" beigeschlossen sein, den der Absender bei dem Warenverkehrsbureau zu verlangen hat.

Als Empfänger muß im Frachtbriefe das österreichische Warenverkehrsbureau in Wien (I, Stubenring 8) oder Krakau oder Lemberg genannt sein. Die Angabe von Mittelspersonen als Empfänger ist unzulässig. Als Bestimmungsstation ist eine der Sammelstationen anzugeben. Im Frachtbriefe muß in der Rubrik „Inhalt" nach der Warenbezeichnung der Zusatz „Zur Ostsendung laut Ostschein Zl. . . . . " schon bei der Auflieferung der Sendung eingetragen sein.

Die Abfertigung bis zur Sammelstation hat in überwiesener Fracht (unfrankiert) zu erfolgen. Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse des Absenders sind ausgeschlossen.

Sendungen aus der Ukraine nach Österreich sind an das Warenverkehrsbureau in der Grenzstation zu richten, dem die Weiterversendung und Neuaufgabe nach der österreichischen Bestimmungsstation obliegt. Sendungen von Gütern, die von der Kriegs-Getreide-Verkehrsanstalt bewirtschaftet werden, können auch an die Kriegs-Getreide-Verkehrsanstalt in der Grenzstation gerichtet und von dieser Stelle neu aufgegeben und weitergesendet werden.

*) Diese Annahme ist, wie aus den in diesem Hefte unter der Aufschrift: „Der Eisenbahnverkehr nach dem Kriege" wiedergegebenen Mitteilungen unseres Eisenbahnministers hervorgeht, nicht ganz richtig. Die Schriftleitung.

KLUBNACHRICHTEN.

„Im Fluge durch das Weltall" führte uns Oberlandesrat Dr. Karl Kostersitz, Rechtskonsulent des n.-ö. Landeseisenbahnamtes, in einem Lichtbildervortrage am 12. März l. J. Der Vortragende, der sich seit einer langen Reihe von Jahren in eindringlichster wissenschaftlicher Arbeit auf dem Gebiete der Astronomie betätigt, und eine reiche Sammlung schöner und wertvoller astrophotographischer Diapositive besitzt, entwarf einleitend ein, durch anschauliche Zeichnungen erläutertes Bild von unserem Sonnensystem und dessen Dimensionen und besprach dann an der Hand von Lichtbildern die einzelnen Glieder dieses Systemes: Zunächst den mächtigen Zentralkörper, unsere Sonne, mit ihren Flecken und Fackeln, und die Erscheinung der Sonnenfinsternisse, dann den Mond und dessen interessante Gebirgsformationen; weiter aus der Gruppe der großen Planeten: Jupiter, Saturn und Mars; ferner die Gruppe der Asteroiden oder Planetoiden; endlich die Kometen und Sternschnuppen.

Weiterschreitend führte dann der Vortragende seine Zuhörer in das unermeßliche Reich der zu unserem Milchstraßensystem gehörenden Fixsternwelt, deren Wunder er an einer Reihe hervorragend schöner Lichtbilder erläuterte.

Am Schlusse der ersten Abteilung seines Vortrages zeigte Dr. Kostersitz Bilder von Sternhaufen und Nebelflecken und gab an Hand der letzteren eine Hypothese über die Art der Entstehung von Fixsternsystemen, mit großen Ausblicken in ferne Welten, deren Räume noch weit jenseits der Grenzen unseres Milchstraßensystems liegen und zu ganz unvorstellbar großen, ungeheuren Distanzen von vielen Tausenden von Lichtjahren führen.

In der zweiten Abteilung seines Vortrages schilderte Dr. Kostersitz in großen Zügen kurz die Methoden der spektral-

Digitized by Google

analytischen Forschung, die uns nicht nur über die stoffliche Zusammensetzung und das Leben der Gestirne, sondern auch über deren Bewegungsverhältnisse wertvolle Aufschlüsse geben, und machte sodann seine Zuhörer mit den wichtigsten Typen astronomischer und astrophotographischer Beobachtungsinstrumente bekannt. Unter diesen erregten besonderes Interesse namentlich die großartigen instrumentellen Hilfsmittel des Lick-Observatoriums auf dem Mount Hamilton bei S. Francisco in Kalifornien, jenes berühmten Bergobservatoriums, das einer hochherzigen Stiftung eines amerikanischen, für die Himmelsforschung begeisterten Orgelbauers deutscher Abstammung, James Lick, seine Entstehung verdankt und, begünstigt durch die reine Höhenluft, eine überaus erfolgreiche Tätigkeit entfaltet.

Dr. Kostersitz schloß seine Ausführungen mit dem Hinweise auf das von ihm schon vor 20 Jahren angeregte, von den hervorragendsten Fachmännern der ganzen astronomischen Welt lebhaft begrüßte und wärmstens befürwortete und von Dr. Kostersitz seither mit unendlichem Eifer vertretene Projekt der Errichtung eines großen astrophysikalischen Bergobservatoriums in Österreich, das geeignet wäre, unserem Vaterlande eine führende Rolle auf dem Gebiete der Astronomie, die Königin der Wissenschaften, zu führen, Unsterblichkeit aber dem Namen jenes Mannes erwerben müßte, der, ein zweiter James Lick, dieses Observatorium errichten würde.

* * *

Bericht über die Klubversammlung am 19. März 1918.

Exzellenz Dr. v. Wittek, als Vorsitzender, leitete die Versammlung mit folgenden Worten ein:

Seit unserer letzten Klubversammlung sind eingetreten als ordentliche Mitglieder die Herren:

Dr. Karl Kostersitz, Oberlandesrat;

Dr. Josef Weinberger, Inspektor der Südbahn.

Ich begrüße die neuen Klubmitglieder herzlichst.

Klubversammlungen finden in dieser Saison noch statt:

Am 26. März Vortrag des Herrn Oberstabsarztes Dr. Heinrich v. Schullern zu Schrattenhofen: „Der befreite Isonzo" (mit Lichtbildern).

Am 2. April. Vortrag der Frau Helene Gegenbauer: „Vom Tiroler Volke" (mit Lichtbildern).

Am 9. April findet in diesem Saale ein Autorenabend zugunsten der Kriegsfürsorge statt, und zwar der Damen: Carola Baronin Buschman, Dora v. Stockert-Maynert, Irma v. Wittek, unter Mitwirkung Ihrer Exzellenz Johanna Baronin Schuster-Bonnot.

Die Wählerversammlung zwecks Namhaftmachung der der Hauptversammlung vorzuschlagenden Kandidaten ist für den 16. April, 6 Uhr abends, anberaumt. Die diesjährige Hauptversammlung findet Dienstag, den 30. April, 6 Uhr abends, statt.

Vor Beginn derselben werden die Diplome an jene Klubmitglieder verteilt werden, die dem Klub durch 40 bezw. 25 Jahre ununterbrochen angehören.

Heute steht uns das besondere Vergnügen bevor, einen Vortrag des Herrn Ing. Dr. Viktor Kaplan, Professor der deutschen Technischen Hochschule in Brünn über „Das Wesen und Werden von Erfindungen" zu hören, dem wir mit Rücksicht auf das Thema mit gespanntem Interesse entgegensehen.

Ich bitte Herrn Professor Dr. Kaplan mit seinem Vortrage beginnen zu wollen.

Wir werden die recht gelungenen Ausführungen des Redners, den die Versammlung mit reichem Beifalle begrüßte, demnächst in unserer Klubzeitung erscheinen lassen.

Am Schlusse des Vortrages erneuerte sich der Beifall der Anwesenden, insbesondere als Exzellenz Dr. v. Wittek Gelegenheit nahm, dem Vortragenden im Namen des Klubs für den außerordentlich fesselnden Vortrag bestens zu danken. Herr Professor Dr. Kaplan, sagte Exzellenz Dr. v. Wittek, hat in wirklich reizvoller und sympathischer Weise ein umfassendes und im allgemeinen uns ferne liegendes Gebiet unserem wärmsten Interesse vorteilhaft näher gebracht.

* * *

Klubversammlung am 26. März 1918.

Die zahlreich besuchte Versammlung wurde vom Vorsitzenden, Exzellenz Dr. v. Wittek, durch Mitteilung folgender Klubangelegenheiten eröffnet:

Seit unserer letzten Klubversammlung ist eingetreten als außerordentliches Mitglied:

Frau Anna Budik, Inspektorswitwe.

Gestorben ist das ordentliche Mitglied:

Herr Faustin Ritter v. Wysocki, Oberinspektor i. R., dem wir ein dauerndes Gedenken bewahren werden.

Unsere nächste Klubversammlung findet am 2. April statt. Hiebei wird Frau Helene Gegenbauer einen Lichtbildervortrag über „Das Tiroler Volk" halten.

Am 9. April findet hier ein Autorenabend zugunsten der Kriegsfürsorge statt; eigene Dichtungen bringen zum Vortrage: Carola Baronin Buschman, Dora v. Stockert-Meynert und Irma v. Wittek. Mitwirken wird Ihre Exzellenz Johanna Baronin Schuster-Bonnot.

Am 16. April ist Wählerversammlung, am 30. April, 6 Uhr, abends, die diesjährige Hauptversammlung.

Wegen der Osterfeiertage bleiben die Klublokalitäten von Samstag, den 30. März, 12 Uhr mittags, bis Ostermontag, den 1. April, 2 Uhr nachmittags, geschlossen.

Heute haben wir das Vergnügen, Herrn Oberstabsarzt Dr. Heinrich v. Schullern zu Schrattenhofen zu hören, der die Freundlichkeit haben wird, uns einen Vortrag unter dem Titel „Der befreite Isonzo" zu halten, dem wir mit ganz besonderem Interesse entgegensehen.

Ich bitte Herrn Oberstabsarzt mit dem Vortrage beginnen zu wollen.

Anfangs Dezember 1917 machte die Franz Josefs-Militär-Akademie mit dem Kommandanten und einer Anzahl Lehrer eine Studienreise nach dem südwestlichen Kriegsschauplatze, an der auch der Vortragende teilnahm.

Die Eindrücke, die Herr Oberstabsarzt Dr. v. Schullern dort auf dem geheiligten Boden der größten Schlachten dieses Krieges sammelte, die Empfindungen, die der Vortragende angesichts all jener ungezählten Punkte der Front, die Zeugen des unvergleichlichen Heldentums unserer wackeren Verteidiger waren, beseelten, sollten die Grundlage des Vortrages werden, den Herr Dr. v. Schullern mit dichterisch hochstehenden Worten den aufmerksam lauschenden Zuhörern hielt. Harmonisch eingeflochtene Lichtbilder trugen dazu bei, uns die Größe der Ereignisse, die der Vortragende in schwungvoller Rede bestens hervorhob, unserem Auge und Herzen um so nachhaltiger näher zu bringen. Allzusehr sind uns die geographischen Namen in unverwischbarer Erinnerung, die wir während der elf italienischen vergeblichen Offensiven immer wieder nennen hörten und die bei der zwölften, der österreichischen Offensive in atembeklemmender Schnelligkeit nochmals vor uns vorbeizogen.

Herzlicher wiederholter Beifall ertönte nach den begeistert aufgenommenen Schlußworten des Vortragenden. Exzellenz Dr. v. Wittek dankte nunmehr Herrn Dr. v. Schullern für die beredte Schilderung der ungemein interessanten Vorgänge und Ereignisse auf dem uns so nahe liegenden Kriegsschauplatze Wir folgten, sagte Exzellenz Dr. v. Wittek, den Ausführungen des Herrn Vortragenden mit vom Herzen kommender Spannung und schon im Titel des Vortrages erblickten wir ein hocherfreuliches Kennzeichen der Tapferkeit unserer bravon Truppen. Dieser herrliche Isonzo, dieser einzig schöne, tiefblaue bis kristallhelle Fluß, unser Isonzo, der an unserer Küste in unsere Adria fließt, er möge immer und ewig uns gehören. Unter heller Zustimmung aller Anwesenden, die den letzten herrlichen Worten galt, schloß Exzellenz Dr. v. Wittek die Versammlung, nochmals betonend, in welch bewundernswertem Maße der Vortragende es verstand, die von feinem Kunstempfinden getragene Schilderung der örtlichen Verhältnisse in das große Bild des historischen Geschehens einzufügen.

* * *

Klubversammlung am 2. April 1918.

Exzellenz Dr. v. Wittek eröffnete die zahlreich besuchte Versammlung und machte nachstehende Mitteilungen:

Am 9. April, ½7 Uhr abends, wird in diesem Saale ein Autorenabend zugunsten der Kriegsfürsorge veranstaltet, bei welchem eigene Dichtungen von Carola Baronin Buschman, Dora v. Stockert-Meynert und Irma v. Wittek zum Vortrage gelangen werden, und Ihre Exzellenz Johanna Baronin Schuster-Bonnot mitwirken wird. Ein Eintrittsgeld wird nicht eingehoben, jedoch freiwillige Spenden zu obigem Zwecke im Klubsekretariate entgegengenommen.

Am 16. April, um 6 Uhr abends, findet die Wählerversammlung statt, bei der das Wahlkomitee Anträge auf die der Hauptversammlung vorzuschlagenden Wahlen in den Ausschußrat erstatten wird.

Am 30. April, um 6 Uhr abends, findet die diesjährige Hauptversammlung statt. Die Tagesordnung ist in unserer Klubzeitung veröffentlicht.

Vor der Hauptversammlung findet die Verteilung der Diplome an jene Klubmitglieder statt, die dem Klub ununterbrochen seit 40 bezw. 25 Jahren angehören. Die Namen derselben sind in unserer Klubzeitung verlautbart.

Heute begrüßen wir eine bewährte Freundin unseres Klub Frau Helene Gegenbauer, die einen Licatbildervortrag unter dem Titel „Vom Tiroler Volke" halten wird.

Als Einleitung zu diesem Vortrage hatte Frau Professor Gegenbauer die Liebenswürdigkeit, den Tiroler Dichter Herrn

Digitized by Google

Oberleutnant Karl Schossleitner zu gewinnen, der so freundlich sein wird, uns seine Kriegserfahrungen in dichterischer Form zu Gehör zu bringen.

Wir sehen den Ausführungen beider hochgeschätzter Persönlichkeiten mit gespanntem Interesse entgegen, und bitte ich Herrn Oberleutnant Schossleitner mit dem Vortrage beginnen zu wollen.

Herr Oberleutnant Schossleitner machte die heldenmütigen Kämpfe der Tiroler Kaiserjäger auf den verschiedensten Kriegsschauplätzen drei Jahre mit und stand unmittelbar unter den erhebenden Einflüssen jener gewaltigen Ereignisse, die aus seinen dichterischen Schöpfungen der letzten Jahre sprechen.

Als im Mai 1915 die Kaiserjäger aus den Kämpfen am San gezogen und nach Tirol, zur Verteidigung ihres teuren Vaterlandes geschickt wurden, entstand das mächtige bewegende „Lied der Kaiserjäger". Im Gedichte „Die gute Straße" erinnert der Dichter an die Mühsale der Infanterie. Als Hinüberleitung zu seiner derzeitigen Verwendung als Flieger las uns Herr Oberleutnant Schoßleitner schließlich „Im Flugzeug" vor, ein Werk, welches in fesselnder und sehr sympathischer Weise die Wichtigkeit unserer jüngsten Waffe verherrlicht.

Als der Beifall, der den eben verlesenen Schöpfungen des Herrn Oberleutnant Schossleitner in reichem Ausmaße gespendet wurde, verstummte, begann Frau Professor Gegenbauer mit ihrem Vortrage, den sie in äußerst geschmackvoller Art durch eine Reihe gelungendster Lichtbilder verschönte und vervollständigte.

Das Volk der Helden und der sprichwörtlichen Treue, Ehrlichkeit und Vaterlandsliebe zog in kurzem Fluge an uns vorbei und gab uns Gelegenheit, in seinen herrlichen Bergen, seinen Burgen und Schlössern die Großartigkeit, mit der in diesem Lande Natur und Menschenkraft schaffend miteinander wetteiferten, ebenso zu bewundern, als die Bilder der Volkstypen, sowie jene über die verschiedensten Sitten und Gebräuche zeigten, welch unverdorbene Wurzelkraft und biedere Lauterkeit dem Tiroler Volke innewohnt.

Den Schlußworten der Vortragenden folgte lebhafte beifällige Zustimmung der Versammlung. Mit sehr anerkennenden Worten dankte hierauf Exzellenz Dr. v. Wittek Frau Gegenbauer, indem er betonte, daß der hohe Genuß, den uns der Vortrag bot, nicht nur mit den ausgezeichneten Ausführungen der Rednerin zusammenhängt, sondern auch in der wirklich rührenden Liebe, die uns alle an dieses schöne Land und seine prachtvollen Bewohner fesselt, in engstem Einklange stehe.

Exzellenz Dr. v. Wittek hob weiters die Schönheit der vorgezeigten Bilder hervor, und der hübschen Gedichte des Herrn Oberleutnant Schossleitner mit wärmster Anerkennung und dessen Mitwirkung am heutigen Abend mit vielem Dank gedenkend, schloß Exzellenz Dr. v. Wittek hierauf die Versammlung.

* * *

Damenteenachmittag, Donnerstag, den 14. März 1918.

Die Reihe der Konzertvorträge eröffnete die bekannte Liedersängerin Fräulein Gretl John, die reizende Tochter unseres Kollegen Inspektor Richard John, dem wir übrigens die Zusammenstellung des Vortragsprogrammes an diesem Nachmittage zu verdanken hatten. Fräulein John sang anfangs Lieder von Teutscher und durch den außerordentlichen Beifall der Zuhörer bewogen, noch das hübsche Lied „An den Frühling" von J. A. Heller, sowie „Liebesherbst" von Reim, zwei Werke, in denen der schöne Sopran der Künstlerin zu voller Geltung kam. Pianist Franz Vinzenz Römisch spielte in gewinnender Weise Schuberts „Impromptu" und „Arabeska" von Leschetitzky. Herrn Hofmusiker Professor J. Kallmus verdanken wir ein gediegenes Violinkonzert, das Werke von Berliot und Raff umfaßte. Das meisterhafte, auf voller Höhe stehende Spiel des Künstlers löste reichen Beifall aus. Vortragsmeister Theodor Weiser entwickelte ein ebenso reiches als ausnahmslos gediegen heiteres Vortragsprogramm. Trotz Heiserkeit gewann der beliebte Darsteller auch diesmal mit jeder seiner Nummern die Anwesenden in gesteigertem Maße.

* * *

Damenteenachmittag, Donnerstag, den 21. März 1918.

Trotz der herannahenden Osterfeiertage und dem mit diesen zusammenhängenden allgemeinen „Zug ins Freie" war der Teenachmittag recht gut besucht. Die durch Herrn Dr. Obersteiner geworbenen Künstler gaben alle ihr Bestes.

Pianistin Fräulein Manaberg leitete das Konzert durch liebenswürdige Darbringung einiger Musiknummern ein und hatte überdies später Gelegenheit, durch ihre vorzügliche Klavierbegleitung zu den Gesangs- und Violinvorträgen allgemeine Anerkennung und Beifall zu erwecken. Den richtigen Ton für die eigenartigen Dichtungen von Peter Altenberg traf Herr Stefan Kunz, Mitglied des Deutschen Volkstheaters, der uns in freiem Vortrage mit einigen der hübschesten bodenständigen Werke des Dichters bekannt machte. Nun folgte ein Violinkonzert des Fräuleins Anna Fried, welches durch die glückliche Wahl des Programmes, insbesondere aber durch das prachtvolle, fein disziplinierte Spiel der Künstlerin einen ganz auserlesenen Kunstgenuß bildete. Vielen Beifall fanden die Altwiener Stücke von Kreißler und Burmester sowie drei Walzerkompositionen des Letztgenannten. Zum Schlusse las Herr Felix v. Dombrowski, Mitglied der Jarnobühnen, Werke von Braunmüller vor und erntete reiches Lob und Anerkennung durch die gediegene und natürliche Wiedergabe, insbesondere der Bauerndichtungen, die unnachsichtlich jedermann zu herzlichem Lachen mitriß.

* * *

Damenteenachmittag, Donnerstag, den 4. April 1918.

Bei hellem Sonnenschein und warmem Frühlingswetter versammelten sich unsere Damen an diesem Nachmittage erfreulicherweise in unverminderter Anzahl. Wir gehen in der Annahme nicht fehl, daß der den Besuchern unserer Veranstaltungen bekannte Umstand, daß die allseits bekannte Gesangsmeisterin und ausübende Künstlerin Frau Direktor Helene Proch an besagtem Nachmittage die Zusammenstellung des Vortragsprogrammes gütigst übernommen hatte, außerordentlich mithalf, die Besuchsziffer wie erwiesen, zu heben. Die Zahl der mitwirkenden Künstler war groß, deren Leistungen gediegen und allseits außerordentlich befriedigend, Erscheinungen, die uns gewiß mit Stolz und Befriedigung erfüllen können.

Herr Oberstaatsbahnrat Budik gab ein prachtvolles Klavierkonzert, welchem wir auch die Bekanntschaft mit einer von ihm selbst komponierten, sehr gediegenen Romanze verdanken. Als nächste Nummer betrat Frl. Sophie Czokor das Podium und sang mit lieber und hübscher Stimme Lieder von Beethoven und Mendelsohn. Einen ganz besonderen Genuß boten die Violinvorträge der Frau v. Gröber-Neusser. Die Künstlerin ist uns allen aus früheren Konzerten in allerbester Erinnerung. Auch diesmal entfaltete ihr auserlesenes Vortragsprogramm einmütigen Beifall. Frau Baronin Meinhardt entzückte wie immer durch die charmante Art ihres Vortrages. Mehrseitigen Wünschen entsprechend trug die Künstlerin unter anderem Jeromias „Wiener Wohltätigkeitsfest" vor, womit sie Dank der ausgezeichneten Wiedergabe und natürlichen Auslegung des sehr geistreichen Inhaltes reichsten Beifall auslöste. Noch zweier besonderer Kunstkräfte geben wir gerne Erwähnung: Opernsängerin Frl. Grete Duchek und Dieseuse Frl. Helene Seliari. Während uns die erste Dame durch die großartige Wiedergabe der Arie der Mimi aus der „Boheme" sowie reizender Lieder von Baron Chiari vollen künstlerischen Genuß bereitete, verdanken wir Frl. Seliari den Vortrag ungemein ergreifend wirkender Gesangsdichtungen in Genre Mella Mars, der künstlerisch nachzuempfinden der Vortragenden nicht schwer gefallen. Der Klavierpart lag abwechselnd in den Händen der Damen v. Riebel und Staub sowie Herrn Karl Lang, drei Künstlern, denen für ihre erfolgreiche Mühewaltung hier besonderer Dank ausgesprochen werden soll. Insp. Taussig, Schriftführer.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Nordwestbahndirektion.

Laut neuerlicher Verordnung wird die Sommerzeit erst am Montag, den 15. April d. J. eingeführt und bis Montag, den 16. September dauern. Demnach erfolgt am 15. April l. J. um 2 Uhr früh der Übergang von der mitteleuropäischen Zeit zur Sommerzeit.

Zur Regelung des Schnellzugverkehres mit dem Auslande wird am Sonntag den 14. April l. J. an Stelle des um 8 Uhr 5 Min. abends von Wien-Nwbhf. abgehenden Schnellzuges Wien-Nwbhf.—Berlin-Anhbf. ein Sonderschnellzug, Wien-Nwbhf. ab 7 Uhr 14 Min. abends, in Verkehr gesetzt, dessen Ankunft in Tetschen-Nwbhf. und Berlin-Anhbf. am 15. April bereits nach der Sommerzeit fahrplanmäßig erfolgt.

In der Gegenrichtung wird am 14. April d. J. der Anschlußzug von Berlin-Anhbf. etwa eine Stunde früher abgehen und in Tetschen-Nwbhf. schon um 10 Uhr 19 Min. abends eintreffen. Die Abfahrt des Nachtschnellzuges wird an diesem Tage von der Station Tetschen-Nwbhf. statt um 12 Uhr 19 Min. nachts bereits um 11 Uhr 26 Min. abends als Sonderschnellzug erfolgen. Dieser Zug wird am 15. April bereits nach Sommerzeit fahrplanmäßig in Wien-Nwbhf. (an 10 Uhr 9 Min. vormittags) eintreffen. Im Anschlusse an diesen Sonderschnellzug vermitteln über Schreckenstein in der Übergangsnacht der von Aussig-Teplbhf. um 11 Uhr 22 Min. abends abgehende und der in dieser Station um 12 Uhr nachts (Mitternacht) eintreffende Personenzug die Verbindung von und nach den Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Die Verkehrszeiten der bezeichneten Sonderschnellzuge in den einzelnen Anhaltestationen sind aus den in den Bahnhöfen ausgehängten Kundmachungen zu ersehen.

Digitized by Google

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Einstellung des Verbindungsdienstes Aljmaš—Osijek infolge Niederwassers.

Der im Anschlusse an die Budapest—Belgrader Postschiff fahrten unterhaltene Verbindungsdienst zwischen Aljmaš und Osijek wird infolge Niederwassers ab 4. April bis auf weiteres eingestellt.

Wien, am 4. April 1918.

Personenverkehr.

Die Postschiffahrten auf der Strecke Wien—Budapest werden diesjährig mit täglichen Fahrten wie folgt eröffnet:

ab Budapest nach Wien am 22. März,
ab Wien nach Budapest am 24. März.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 21. März 1918.

Personenverkehr.

Der Postschiffverkehr auf der Strecke Budapest—Zemun (Semlin)—Belgrad wird diesjährig mit täglichen Fahrten wie folgt eröffnet:

ab Budapest nach Zemun (Semlin)—Belgrad am 28. März.
ab Belgrad—Zemun (Semlin) nach Budapest am 30. März.

Im Anschlusse an die bereits eröffneten Wien—Budapester Postschiffahrten wird hiedurch die tägliche Verbindung zwischen Wien und Zemun (Semlin)—Belgrad hergestellt.

Der Lokalschiffverkehr auf der Strecke Zemun (Semlin)—Titel—Szeged wird mit dreimal wöchentlichen Fahrten diesjährig wie folgt eröffnet:

ab Zemun (Semlin) nach Szeged am 29. März,
ab Szeged nach Zemun (Semlin) am 31. März.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 28. März 1918.

Mehrwertversicherung.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1918 ist, soferne für Güter, für welche eine Versicherung eines über den tarifmäßig bereits versicherten Wert hinausgehenden Wertes (Mehrwertversicherung) laut den reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen der Gesellschaft zulässig ist, eine solche Versicherung gewünscht wird, nicht wie bisher der zu versichernde Mehrwert, sondern der zu versichernde Gesamtwert im Frachtbrief anzugeben. (Die Versicherungsprämien werden von dem Unterschiede zwischen diesem Wert und dem tarifmäßig versicherten Wert berechnet.)

Demzufolge wird der Vordruck der bezüglichen Rubriken des gesellschaftlichen Frachtbriefformulares mittels Tektur entsprechend abgeändert werden. Jene p. t. Verfrächter, in deren Besitz sich gesellschaftliche Frachtbriefformulare befinden, die für nach dem 31. März 1918 zur Aufgabe gelangende Sendungen verwendet werden sollen, werden ersucht, die Formulare unter Angabe der Adresse, an welche sie zurückzusenden sein werden, an die gesellschaftliche Direktion in Wien, Abteilung III/f, III. Hintere Zollamtsstraße 1, die gesellschaftliche Verkehrsdirektion in Budapest, Rudolfrakpart 3, die gesellschaftliche Hauptagentie Zemun, die gesellschaftliche Agentie Regensburg oder das Agentieinspektorat Sofia zum Zwecke der Richtigstellung des Vordruckes einzusenden.

Wien, am 26. März 1918.

Verpachtung einer Bahnhofgastwirtschaft.

Bei der k. k. Nordwestbahndirektion in Wien gelangt mit 1. August 1918 die Bahnhofgastwirtschaft in Znaim zur Neuvergebung.

Die näheren Bedingungen sind in der „Wiener Zeitung" vom 11. April 1918 verlautbart.

Zeitpunkt für die Einreichung der Angebote: längstens bis zum 29. April 1918, 12 Uhr mittags.

Wien, im April 1918.

K. k. Nordwestbahndirektion.

Anton Nowak & Sohn

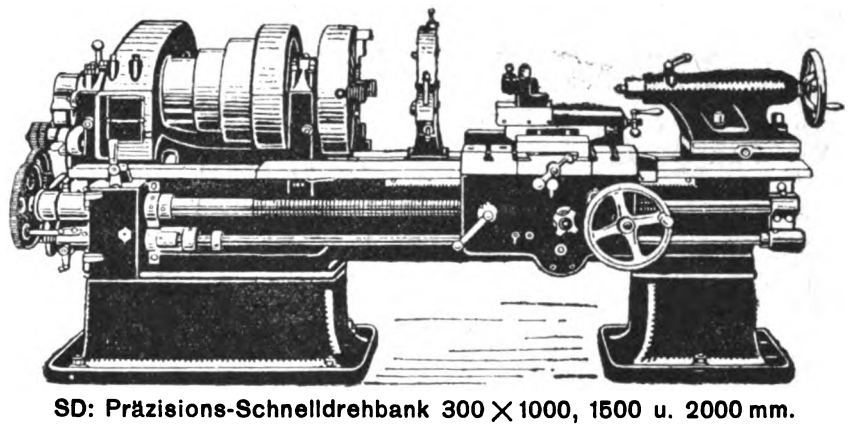
Herren-Schneider

Spezialist für Damen- und Sportkostüme

Wien, I., Elisabethstraße 1 (Ecke Kärntnerstraße 44)

Fernsprecher Nr. 3353.

Genauigkeits-Werkzeugmaschinen



SD: Präzisions-Schnelldrehbank 300 × 1000, 1500 u. 2000 mm.

Sofort oder kurzfristig lieferbar:

Horizontal-, Vertikal- und Universal-Fräsmaschinen, Drehbänke, Bohr- u. Stoßmaschinen, Schnellhobler, Werkzeug- u. Rundschleifmaschinen

Patent Diskus-Flächenschleifmaschinen

Werkzeuge, Schleifscheiben, Meßinstrumente, Preßluftwerkzeuge

F. G. Kretschmer & Co., Wien IX/2

Michelbeuerngasse Nr. 5.

Digitized by Google

Steirische
Gußstahlwerke A.-G.
Zentrale: Wien, VI., Gumpendorferstraße 15
Werke: Judenburg, Steiermark.

Werkzeugstähle in vorzüglicher Qualität und in allen Härtegraden für jeden Verwendungszweck.
Schnelldrehstähle von höchster Leistungsfähigkeit.
Konstruktionstähle für Maschinen- und Autobau.
Schmiedestücke, roh und bearbeitet.
Gesenkschmiedestücke in tadelloser Ausführung.
Autofedern von unerreichter Güte.

Eisenwarenfabriken Čenkov
MORITZ ARNDT, Prag
Erzeugung von eisernen Baubeschlägen, Dauerbrand- und Blechmantelöfen. Eisenfässern, Schwellenschrauben

D. BERL
Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.
Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Hoch- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Briketwerken in Dzieditz (Österr. Schlesien).

Siemens & Halske A.-G.
Wien, III. Apostelgasse 12.
Eisenbahnsicherungsanlagen.
Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.
Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Betonbauunternehmung
Baron PITTEL'S Neffe
Negrelli & Co.
Gesellschaft m. b. H.
WIEN IV.
Wiedner Gürtel 10.

Gesellschaft für elektrische Industrie A.-G.
Wien, I., Volksgartenstraße 3.
Elektromotoren, Dynamomaschinen, Transformatoren, Installationsmaterial.
Einrichtung von elektr. Licht- und Kraftzentralen usw
Zweigbüros in Brüx, Graz, Klagenfurt, Leoben.
Fabrik in Weiz bei Graz.

Gegründet 1873. Gegründet 1873.
Bau-Unternehmung
N. RELLA & NEFFE
konz. Baumeister ◇ Ingenieur-Bureau
Zentrale: **WIEN, IX.,** Zentrale:
ZIMMERMANNGASSE NR. 12.
Filialen: Aussig, Karlsbad, Mähr.-Ostrau, Laibach, Lemberg, Triest.
Haus für Ungarn: Rella N. és unokaöcse épit. vall. R. T., BUDAPEST, IV., Vilmos Császár-ut 7.
Beton und Eisenbeton: Hoch- und Tiefbauten, Industrieanlagen, große Hallen, Brücken, Pfähle nach eigenen Systemen. Städtekanalisation, Talsperren, Wasserkraftanlagen.

Südbahnhotel Semmering
2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama
Vornehmes Restaurant und Café
mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport
Eigene Wintersportanlagen.
Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz, Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schiller" in prächtigster Lage mit eigenem Park
Die Hotelverwaltung

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1826. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.
Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 187.344.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Dr. Franz Hüscher.
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 9. Wien, den 1. Mai 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Der Umbau der bosnisch-herzegowinischen Schmalspurbahnen. Von Ing. Hermann von Littrow (Traun bei Linz). — Rumänien und die Mittelmächte. Vortrag, gehalten von Privatdozent Dr. Sigmund Schilder. — Dr. Stefan Horvacy †. — Verschiedenes: Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. Betriebserweiterung der Lokalbahn Ostrau-Karwin. Ausgestaltung des preußisch-hessischen Eisenbahnnetzes. Die Verstaatlichung der amerikanischen Eisenbahnen. Vorkonzessionen im Jahre 1916. — Buchanzeigen: Wirtschaftliche Bücherei. Compaß finanzielles Jahrbuch. Umfang und Bedeutung der österreichischen Wasserstraßen. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An unsere Mitarbeiter!

Der Schriftleiter ersucht alle Mitarbeiter der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung, in ihren Arbeiten für die Österreichische Eisenbahn-Zeitung Fremdwörter und alle Anklänge an den „Kanzleistil" grundsätzlich zu vermeiden, und behält sich das Recht vor, nötigenfalls selbständig die Ausdrucksweise zu ändern.

Der Umbau der bosnisch-herzegowinischen Schmalspurbahnen.

Von Ing. Hermann von Littrow (Traun bei Linz).

In der Sitzung des bosnischen Ausschusses der österreichischen Delegation am 5. Dezember 1917 erwähnte der zuständige Minister Exzellenz Baron Burian, daß die Bevölkerung der beiden Länder, die so tatkräftig im Weltkriege auf unserer Seite gewirkt hat, ein Anrecht darauf habe, daß ihr wirtschaftliches Leben wieder aufgerichtet werde.

Zur Belebung der bosnisch-herzegovinischen Wirtschaft sind vor allem Verkehrsverbindungen, unter diesen die Eisenbahnen der beiden Länder nötig. Es besteht nun ein von den beiden Reichshälften bereits seit Jahren gesetzlich genehmigter Plan, in welcher Weise das Eisenbahnwesen der beiden Länder ausgestaltet werden soll, um bessere Anschlüsse an die Monarchie zu erhalten und hiedurch in Verfolg der staatlichen Einverleibung aus dem Jahre 1908 noch inniger mit derselben verbunden zu werden. Dieser Plan umfaßt außer dem Neubau von Vollspurlinien in der Posavin. nördlich von Donja Tuzla über Bjelina zur Save, wodurch der fruchtbare Nordosten Bosniens erschlossen werden wird, den Um- und teilweisen Neubau auf Vollspur der Stammlinie Save—Doboj—Zenica—Alipasin most—Sarajevo. Diese Linie soll um die scharfen Bogen und Neigungen bei Han Marica (Kamen) zu vermeiden, ganz in das Bosnatal verlegt werden. Es wird somit der nördliche Teil der Strecke ganz neu hergestellt werden, der mittlere aus Schmalspur umgebaut werden und im südlichen Teil Zenica—Sarajevo eigentlich nur eine Oberbau-Neulage stattfinden, da dieser Teil der Bahn bereits mit Vollspurunterbau hergestellt ist. Außer diesem Umbau der Linie nach Sarajevo soll eine neue Nord-Südverbindung gegen Mostar in der Weise geschaffen werden, daß die bestehende noch von Baron Hirsch vor dem Jahre 1878 erbaute Vollspurbahn (Kostajnica-) Novi—Banja Luka durch das Verbas-Defilé bis Jaica verlängert wird, während ab Jaica die vorhandene Schmalspurlinie über Dolnj Vakuf nach Bugojno auf Vollspur umgebaut wird und in einer neuen vollspurigen Gebirgslinie eine Fortsetzung nach Jablanica (Rama) im Neretva(Narenta-)tale erhält. Ab Jablanica soll wieder die bestehende Talbahn bis Mostar auf Vollspur umgebaut werden. Außerdem würde diese Linie durch die neu zu erbauende bosnisch-herzegovinisch-dalmatinische Eisenbahn Bugojno-Grenze bei Aržano—Dugopolje an der Linie Splijet(Spalato)—Sinj Anschluß zum Meere und durch eine kurze Zweiglinie im Livensko Polje zur Heimstätte Livno der berühmten bosnischen Silberindustrie erhalten. Von diesen Bauten sind schon vor dem Kriege der Umbau der Linie Doboj—Sarajevo und einzelne Tunnels der Strecke Bugojno—Aržano—Dalmatiner Grenze in Angriff genommen worden.

Betrachtet man nun das ganze Netz nach seinem plangemäßen Ausbau, so ergibt sich, daß eigentlich nur Sarajevo eine ungebrochene Verbindung gegen Ungarn und Mostar eine ebensolche gegen Zagreb (Agram) und hiedurch mittelbar nach Österreich erhält, während alle andern Verbindungen, darunter die des gesamten Massengutes durch Spurweitenwechsel unterbrochen sind und sogar die ungebrochene Verbindung zwischen den beiden Nordsüdlinien fehlt. Diesem Mangel sollte nun nach dem damaligen Motivenbericht durch Einfügung dritter oder dritter und vierter Schienen oder Parallelschmalspurbahnen halbwegs abgeholfen werden.

In den Jahren seit Aufstellung dieses Planes hat sich die Lage insoweit geändert, als die reichen Eisenerzlager in der Umgebung von Prijedor an der Linie Banja Luka—Novi erschlossen wurden, die schmalspurige Steinbeisbahn Knin—Drvar—Ostrelj einen vorläufigen Anschluß nach Banja Luka und Jaica erhielt, die Bahn Doboj—Tuzla—Siminhan verlängert wurde und infolge des Krieges die Wahrscheinlichkeit eines Anschlusses der serbischen Schmalspurbahnen von Užice über Kremna, Mokragora nach Vardište der östlichen Endstation der bosnischen Ostbahn nähergerückt ist. Da über diese Zukunftsverbindung Serbien einen Anschluß zum Meere erhalten soll, ist die geplante Unterbrechung der einheitlichen Spur durch den Umbau des Abschnittes Jablanica—Mostar noch störender als vorher geworden.

Digitized by Google

Summiert man sozusagen die Anstände, welche durch Ausführung des Bauplanes entstehen würden, so ergibt sich, daß z. B. Holz aus der Krivadia über Zavidović um das Meer zu erreichen, in Zavidović, Alipašin most, Jablanica und Mostar oder wenn es über Šibenik (Sebenico) gefahren werden soll, in Zavidović, Lašva, Dolnj Vakuf und Bugojno umgeladen werden müßte. Ebenso müßte Erz von Prijedor zum Hochofen von Vareš dreimal umgeladen werden, Ferromangan von Cevljanović zum Export über See vier- bis fünfmal.

Im Verlaufe jahrelanger Studien über die Möglichkeit auf leichten Voll- und Schmalspurlinien mit und ohne Umladung gute Betriebsergebnisse zu erzielen, hat Schreiber dieses sich auch bemüht, für das bosnisch-herzegovinische Eisenbahnwesen eine Art Schlußlösung ohne an dem Plan selbst irgend etwas Wesentliches zu ändern, zu finden. Diese Lösung möge im Folgenden dargestellt werden, und zwar unter Anführung der eisenbahntechnischen Grundlagen, die zu selber geführt haben.

Der Krümmungshalbmesser einer Eisenbahn ist praktisch genommen, von der Spurweite unabhängig, selbstverständlich gilt das gleiche für die Neigung, Kronenbreite usw. Die Erhaltungskosten des Oberbaues werden mit abnehmendem seitlichen Übergang der Fahrzeuge geringer.

Schmalspurbahnen ändern ihren Betriebscharakter nicht, auch wenn die Spurweite bedeutend ja bis zur Vollspur erweitert wird. Fahrzeuge einer vollspuriger Dampftramway (Straßenbahn) können anstandslos auf einer vollspurigen Eisenbahn laufen.

In einem Güterzuge können Wagen ganz verschiedener Bauart, z. B. Vollspurbahnwagen und Wagen einer vollspurigen Tramway laufen, wenn zwischen beide Wagengattungen ein Wagen geschaltet wird, der mit Kupplung beider Bauarten versehen ist. (Auf der elektrischen Bahn Wien—Baden laufen solche Güterzüge seit Jahren anstandslos).

Es ist für den Betrieb ganz einerlei wo bei Güterzügen der Dienstwagen im Zuge läuft. (In England läuft der Dienstwagen als letzter Wagen der Güterzüge); er kann somit auch in Zugmitte zwischen den schweren und leichten Wagen laufen. Drei- und Vierschienenbahnen (für Voll- und Schmalspur) sind in der Erhaltung teuer. (In Österreich-Ungarn sind Vierschienenbahnen ausgeführt von Ischl, Personenbahnhof nach Güterbahnhof, von Kapfenberg Südbahn nach Kapfenberg Lokalbahn von Bosanski Brod nach Slavonisch Brod über die Save usw. Die einzige Dreischienenbahn in Österreich Lambach—Breitenschützing ist seit Jahrzehnten abgetragen, dagegen ist in Ungarn an der Preßburger Donaulände noch eine solche im Zuge der Wien—Preßburgerbahn vorhanden).

Denkt man sich nun, daß die Schmalspurlinien Bosniens und der Herzegovina, deren Umwandlung in Vollspur der amtliche Plan nicht vorsieht, unter Belassung aller ihrer Einrichtungen und des Fahrparkes auf Vollspur (nicht aber auf eine Haupt-Eisenbahn) umgebaut würden, so würde derart der Verkehr in ganz Bosnien für eben diese Fahrbetriebsmittel und nur für diese möglich gemacht. Es würden also durch den derart entstehenden besonderen Fahrpark alle Ausfuhrmöglichkeiten des bosnischen Massengutes zum Meer ohne Umladung aufrecht bleiben und auch einzelne bestimmte Stationsverbindungen in den beiden Hälften der Monarchie bedient werden können, wenn für den Verkehr dahin etwa sechsachsige Wagen, mit beiden Kupplungen ausgestattet, verwendet würden. Eine Umladestation wäre nötig, entweder eine neue bei Šamac an der Bosnamündung, oder wenn dies zu teuer wäre, die vorhandene in Bosanski Brod, das über Strizivojna auch nach Umbau der Bosnalinie erreichbar bleibt. Nicht so einfach wäre der Umbau auf Vollspur der beiden West-Ostlinien; welche die neuen Hauptlinien verbinden werden, weil beide Linien Zahnbahnstrecken enthalten. Auf der nördlichen der beiden, der Lašvalinie, wird es möglich sein, vom Komarsattel an die Trasse zu verlegen und hiedurch nicht nur die hohe Neigung 50‰, welche die Zahnstrecke aufweist zu vermeiden, sondern auch die Krümmungen von 125 *m* auf 150 *m* zu vergrößern, wodurch eine Vollspurbahn möglich gemacht würde. Auf der südlichen Querverbindung ließe sich wohl die erste Zahnstrecke bei Tarčin vermeiden, hingegen wird es unmöglich sein, den großen Höhenunterschied zwischen der Ivan Planina und der Neretva ohne Zahnstange zu überwinden. Man wird daher zu dem Mittel greifen müssen, die ganze Strecke von Sarajevo an über Konjic—Jablanica—Mostar—Gabela bis Metkovich oder bis zu dem Zukunftshafen Porto Tolero (allenfalls Klek—Neum) in Normalbahn zu verwandeln. Wenn einer dieser Häfen gebaut wird, dürfte der Güterverkehr auf der Strecke Gabela—Popovopolje—Hum (Trebinje)—Uskopolje (Gravosa)—Zelenika soweit sinken, daß für diese Strecke die bloße Umnagelung genügt. Im folgenden soll, um die umgenagelte Schmalspur von den wirklichen vollspurigen Eisenbahnen zu unterscheiden, erstere als „Leichtbahn" bezeichnet werden. Von den übrigen Nebenlinien Bosniens und der Herzegovina kämen bezüglich der Umgestaltung zu erwähnen:

Die Abzweigung von Bosanski Brod zur Petroleumraffinerie. Diese müßte ebenso in Normalbahn verbleiben wie die nächste Abzweigung Doboj in dieser Art umgebaut werden muß. Die nächste Abzweigung in Usora zur Zuckerfabrik wäre nur in Leichtbahn zu verwandeln, da bosnischer Zucker nur nach Bosnien zum Verbrauch läuft. Die ebenfalls in Usora einmündende Holzbahn nach Pribinić wäre wenigstens vom Sägewerk an auf Leichtbahn umzugestalten. Was oberhalb des Sägewerkes geschieht, wäre wie bei den meisten bosnisch-herzegovinischen Holzbahnen, Privatsache der betreffenden Holzverwaltungsgesellschaft. Eine Ausnahme hievon würden die beiden Krivadia Waldbahnen bilden, die übrigens besser ausgestaltet sind, als alle andern Waldbahnen. Diese beiden Flügelbahnen werden mit der Zeit von der Bosnatal-Station Zavidović aus eine Verbindung nach Osten, vielleicht sogar über die Drina nach Serbien erhalten, jedesfalls aber das ganze Gebiet von Han Podromanja erschließen müssen, dem heute jede moderne Verbindung fehlt. Die nicht ganz unbedeutende Holzbahn Ilidže—Kobilidol wird hingegen wieder als Privatunternehmung behandelt werden können. Geradezu prädestiniert zur Verwendung in Leichtbahn sind die beiden Abzweigungen aus dem Bosnatal in das Eisenerzgebiet Vogošća—Cevljanović und Semizovac—Podlugovi—Vareš. Beide Bahnen enthalten Krümmungshalbmesser von nur 40 *m* und könnten daher nur mit außerordentlichen Kosten in Vollspurbahn umgebaut werden, die Zufuhr von Kohle aus Österreich oder Preußen ebenso wie die Abfuhr des Eisens und Ferromangans machen aber Einrichtungen mit möglichst wenig Umladung nötig. Ganz ohne sie wird es aber wohl nicht abgehen; aber wenigstens Kohle kann mit sehr geringen Kosten aus Vollbahn- in Leichtbahnwagen gestürzt werden. An der Saar berechnet man diese Kosten mit nur 7 Pfg. für 1000 *kg*.

Bisnun kamen für diese Transporte auf Bahnen keine Umladekosten in Betracht, weil englische Kohle über Gravosa nach Vareš bezogen wurde, die unmittelbar aus dem Schiff in Schmalspurwagen verladen wurde. Die bosnische Ostbahn, die in Sarajevo an die Hauptlinie anschließt, ist bereits mit Tunnels versehen, die Vollbahnen entsprechen. Heute hat diese Bahn noch sehr wenig Verkehr mit Ausnahme von etwas Holz aus der Umgebung von Stambulčić. Die Linie hat jedoch eine große Zukunft, da über ihren einen Endpunkt Uvac die Verbindung der Monarchie mit Salonik hergestellt werden wird, während der andere Endpunkt Vardište wohl nach Friedensschluß in der Verbindung Nordserbiens mit dem adriatischen Meere einen Fixpunkt bilden wird. Faktisch fehlen heute nur

Digitized by Google

mehr in Serbien 60 *km* Bahn von Užice über Kremna, Mokragora nach Vardište um diese Verbindung zu vollenden, in der jedoch innerhalb des serbischen Teiles noch ein besonders für Obst- und Schweinesendungen wichtiger Umladepunkt von Voll- auf Schmalspur in Krusevac (ungefähr 12 *km* von der serbischen nordsüdlichen Hauptlinie entfernt) vorhanden ist. Es läßt sich, da die serbischen Verkehrsverhältnisse wohl erst mit Friedensschluß geklärt werden dürften, heute noch kein abschließendes Urteil über die Verkehrsmengen der bosnischen Ostbahn fällen. Es kann nur gesagt werden, daß der Bau einer südlicheren Linie zur Verbindung Altserbiens mit dem Meere wegen der entgegenstehenden Geländeschwierigkeiten sowohl durch Montenegro, als im Drim- und Skumbital recht unwahrscheinlich erscheint, daß aber der Verkehr gegen Salonik allein bereits genügen dürfte, um die Linie Sarajevo—Megegje—Uvac in Vollbahn umzustalten, welcher Umgestaltung der kurze Flügel Megegje—Višegrad—Vardište selbstverständlich sofort folgen müßte. Seit dem Jahre 1915 haben sich die Verhältnisse auch noch insoweit geändert, als die Eisenbahnverbindung von Salonik über die Monastirbahn nach Athen und mit Spurweitewechsel daselbst nach dem Peloponnes hergestellt ist, also reger Personenverkehr zu erwarten steht. Die Straßenbahn in Sarajevo, die bis zum Hauptpostamt daselbst mit Lokomotiven befahren wird, müßte natürlich auch auf Vollspur umgebaut werden, umsomehr als dann auch der Ausflugverkehr nach Ilidže wie bisher vom Hauptpostamt durchgeführt werden könnte, unter der Voraussetzung, daß die Ivanlinie (Sarajevo—Mostar) bereits in Vollspur verwandelt wäre. Nach dem amtlichen Eisenbahnplan wäre dieser Verkehr, der an schönen Sonntagen sehr stark ist, nur durch Umsteigen am Hauptbahnhof durchführbar.

Über die Zukunft der Bahn Knin—Jaica und Banja Luka lässt sich nichts sagen. Hiemit wären sämtliche bosnisch-herzegovinische Nebenlinien in Bezug auf Zukunftsspurweite besprochen, bis auf die Strecke von Gabela über Hum—Uskoplje nach Zeleniku in den Bocche di Cattaro, von der nur gesagt werden konnte, daß sie infolge eines Hafenbaues in Porto Tolero oder Klek Neum ihren Frachtverkehr verlieren könnte. Der Personenverkehr dieser Linie gegen Ragusa und die Bocche wird jedoch die gleiche Stärke wie bisnun behalten. Es wird überdies die Strecke in ganz leichtem Gelände bis Le Catene verlängert werden, von wo ein kurzes Trajekt über die Meerenge geplant ist, so daß die Eisenbahn ohne Umladung auf Schiffe bis Kotor (Cattaro) gelangen würde. Es besteht sogar seit mehr als 10 Jahren ein vollständig ausgearbeiteter gar nicht kostspieliger Plan, nach welchem die Eisenbahnwagen mittels einer Seilebene bis zur montenegrinischen Grenze bei Njegno gehoben würden, um sodann wieder ziemlich eben auf gewöhnlicher Bahn nach Cetinje und bergab nach Rjeka an den Skutarisee zu rollen, an dessen Ufer, sie die jetzige Endstation Virpazar der montenegrinischen Eisenbahn erreichen würden, um auf selber bis zu dem ausgebauten Hafen von Bar (Antivari) zu gelangen. Über die Spurweite und die wünschenswerte Bauart dieses großen Linienzuges, läßt sich aber heute, da die politischen Verhältnisse Montenegros noch ungeklärt sind, nichts sagen, umsomehr als die montenegrinische Eisenbahn derzeit eine Spurweite von 75 *cm* (gegen 76 *cm* in Bosnien-Herzegovina) und Bogenhalbmesser von nur 40 *m* hat. Im Einzelnen wäre der Umbau auf Leichtbahn aller Linien ziemlich einfach durchzuführen. Es würde wie bei der bestandenen Schmalspurbahn Lambach—Gmunden, auf offener Strecke nach Einlegen längerer Schwellen eine dritte Schiene, auf Kunstbauten und in Stationen um die Axe nicht zu verrücken, eine dritte und vierte Schiene eingelegt. Nach Zurückziehung der schmalspurigen Betriebsmittel würde ein Streckenabschnitg womöglich in einem Tage in Vollspur umgewandelt (auf Lambach—Gmunden gelang der Umbau von 26 *km* in einem Tage, bei der englischen Great Western-Bahn wurden noch weit größere Tagesleistungen im Umbau von Breitspur auf Vollspur erzielt). Das Einrücken in die richtige Axe würde während des vollspurigen Betriebes erfolgen, ebenso die Fortnahme der dann überzähligen Schmalspurschienen. Die Umgestaltung des Fahrparkes würde nach Beschaffung längerer Ahsen ziemlich allmählich erfolgen können, weil durch Anschaffung neuer Betriebsmittel für die Hauptlinien von den 140 Lokomotiven und etwa 3000 Wagen der bestehenden Schmalspurlinien viele nicht mehr in Betrieb zu kommen brauchen und daher lang in der Werkstätte stehen können, da dieser Fahrpark künftighin nur mehr den Bedarf der Nebenstrecken zu decken hätte.

Rumänien und die Mittelmächte.

Erweiterte Wiedergabe eines am 18. Dezember 1917 im „Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten" gehaltenen Vortrages von Privatdozent Dr. **Sigmund Schilder.**

Wien, Ende Februar 1918.

Die Frage der Friedensverhandlungen der Mittelmächte mit Rumänien bringt auch jene der Regelung der dauernden Wirtschafts- und Handelsbeziehungen zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland einerseits, Rumänien andererseits auf die Tagesordnung. Es hat nicht an Stimmen gefehlt, die einen möglichst weitgehenden Anschluß Rumäniens an das geplante Zoll- und Wirtschaftsbündnis beider Mittelmächte, kurz „Mitteleuropa" genannt, verlangten.

Diese Stimmen schlossen sich nur einer älteren Überlieferung an. Im Gegensatz zum Vormärz, dessen leitende Persönlichkeit, der Staatskanzler Metternich, von einem Ausgreifen Österreichs nach dem Südosten nichts wissen wollte und alle staatlichen Kräfte zur Behauptung der Vormachtstellung in Italien und Deutschland verwandte, standen seit Beginn der Regierung des Kaisers Franz Joseph Pläne zur Erweiterung und Befestigung des Wirtschafts- und Machtbereiches Österreichs gegen die Balkanhalbinsel zu in lebhafter Erörterung. Die Donaufürstentümer, das heutige Rumänien, sollten Österreichs Siegesbeute im Krimkrieg sein. Doch die seit dem Tod des Fürsten Felix Schwarzenberg unter Buol unsicher schwankende und mäßig geschickte auswärtige Politik Österreichs wußte keinen entscheidenden Anschluß an die Westmächte zu gewinnen, lud aber nichtsdestoweniger den Haß Rußlands auf sich; daher mußten die 1854 von österreichischen Truppen bereits besetzten Donaufürstentümer 1856 wieder geräumt werden. Auch gelegentlich des italienischen Einheitskampfes von 1859 bis 1866 hätte sich für eine großzügigere, geschicktere auswärtige Politik Österreichs, als sie damals tatsächlich zu verzeichnen war, mehrmals Gelegenheit geboten, die auf die Dauer doch unhaltbaren italienischen Gebiete mit Vorteil gegen die Donaufürstentümer oder Serbien oder gegen beides zusammen auszutauschen.

Als infolge des Erstarkens selbständiger Balkanstaaten seit dem Berliner Kongreß von 1878 der Weg der Eroberung ausgeschlossen erschien, der im 19. Jahrhundert gegenüber der schwachen türkischen Herrschaft über die Balkanhalbinsel nicht gerade phantastisch sein mochte, tauchten in Österreich-Ungarn balkanländische Zollvereinspläne auf. Diese begegneten zwar bei den politisch allmächtigen Agrariern Österreichs und Ungarns entschiedenstem, später geradezu höhnischem Widerstand; Ansätze hiezu waren aber immerhin in Vorzugszollverträgen mit den Balkanstaaten, unter Zuhilfenahme der Formel von den „Begünstigungen im Grenzverkehr" zu verzeichnen, so der Handelsvertrag zwischen Österreich-Ungarn und Rumänien vom 22. Juni 1875, der leider durch einen Zollkriegszustand vom

Digitized by Google

Juni 1886 bis Sommer 1891 abgelöst wurde; außerdem der zweiseitige Vorzugszollvertrag zwischen Österreich-Ungarn und Serbien vom 7. Mai 1881, dem der einseitig zu Gunsten Serbiens vereinbarte Vorzugszollvertrag vom 9. August 1892 nachfolgte, nach dessen Ablauf 1906 bis 1911 ein fast ununterbrochener Zollkriegszustand zwischen Österreich-Ungarn und Serbien zu beklagen war.

Im Spätherbst 1912 erging von Wien aus eine Anregung an Rumänien, einen Zollverein mit Österreich-Ungarn abzuschließen. Da hierüber die „Frankfurter Zeitung" bereits gegen Ende 1912 einige Mitteilungen brachte, dürfte gegen folgende, etwas eingehendere Darstellung kein Bedenken obwalten. Jene Anregung stützte sich (abgesehen von naheliegenden wirtschaftlichen Gründen, wovon später noch die Rede sein wird) insbesondere auf folgende Erwägung, die der damaligen weltpolitischen Lage entnommen war: Die raschen Erfolge des Balkankrieges, wodurch in der ersten Novemberhälfte 1912, nach bloß einmonatiger Kriegsdauer, die tatsächliche Herrschaft der Türkei in Europa fast nur auf Konstantinopel und seine nächste Umgebung sowie auf die Halbinsel Gallipoli beschränkt wurde, hatten für Österreich-Ungarn und Rumänien eine unangenehme Lage geschaffen. Es sah so aus, als ob beide Staaten nunmehr einem ausdehnungssüchtigen, von Kräften strotzenden, durch die Entente gestützten Balkanbund der vier gegen das osmanische Reich gemeinsam Krieg führenden Königreiche, anstatt der friedlichen, mäßig starken europäischen Türkei, gegenüberstehen sollten. Da mochte es Österreich-Ungarn und Rumänien naheliegen, durch einen innigen wirtschaftlich-handelspolitischen Zusammenschluß, der ja auch für beide eine namhafte politisch-militärische Kräftigung bedeuten müßte, Ersatz für die Einbuße zu suchen, die beide Staaten durch den Zusammenbruch der europäischen Türkei erlitten zu haben schienen.

Als aber der Unterhändler Österreich-Ungarns in der ersten Dezemberhälfte in Bukarest erschien, hatte sich die Sachlage bereits bedeutend verändert. Schon Mitte November hatten jene Meinungsverschiedenheiten zwischen Serbien und Bulgarien, zum Teil auch zwischen Griechenland und Bulgarien begonnen, die sich im zweiten Balkankrieg vom Sommer 1913 entluden. Andererseits hatte die rumänische Regierung inzwischen ihre weitgehenden Ansprüche an Bulgarien bezüglich Abtretung eines Teiles der bulgarischen Dobrudscha, zur Entschädigung Rumäniens für die damaligen bedeutenden bulgarischen Eroberungen in Thrakien und Makedonien, aufgestellt. In Bukarest glaubte man, daß die Entente diesen Plänen größere Hindernisse bereiten würde, falls Rumänien mit Österreich-Ungarn wirtschaftlich und politisch auf das Engste verbunden wäre, als wenn Rumänien in seiner bisherigen Stellung verbliebe. So wurde der Antrag einer österreichisch-ungarisch-rumänischen Zollvereinigung vom damaligen Ministerium Majorescu glatt abgelehnt.

Dieser Zwischenfall vom Spätherbst 1912 hat zur Spannung zwischen Österreich-Ungarn einerseits, Rußland und Italien andererseits sicherlich beigetragen. Denn Rußland und Italien waren vor einem österreichisch-ungarischen-balkanländischen Zollbund nicht minder besorgt als vor etwaigen militärischen Eroberungen der habsburgischen Monarchie auf der Balkanhalbinsel. Daß aber ein solcher Zollbund, trotz aller Gegnerschaft der politisch mächtigen Großagrarier Österreich-Ungarns, viele einflußreiche Förderer und Freunde hatte, in Zeitungsaufsätzen, Vorträgen, Büchern oftmals behandelt wurde, konnte der durch Eifersucht geschärften Aufmerksamkeit der russischen und italienischen Diplomatie kaum entgehen.

Während des Weltkrieges hat sicherlich jeder Österreicher, der über die dargestellten rumänisch-österreichisch-ungarischen Zollvereinsbestrebungen im Herbst 1912 näheres wußte, die Erfolglosigkeit dieser Bestrebungen auf das Lebhafteste bedauert. Denn ein bezüglicher Erfolg hätte uns, abgesehen von den sicherlich sehr wohltätigen politischen Wirkungen, die üppigen Ernten des rumänischen Bodens ohne die schikanösen Erschwerungen von Seiten der ententefreundlichen Regierung Bratianu in reichem Ausmaß zur Verfügung gestellt; die Aushungerungspläne der Entente wären dann von vornherein noch weit aussichtsloser gewesen, als sie sich ohnehin in dem bereits mehr als $3^1/_2$jährigen Weltkrieg erwiesen haben.

Es mag zwar für irgendwie absehbare Zeiten recht unwahrscheinlich sein, daß die Westmächte (Großbritannien, Frankreich, die Union und Italien) das gegen die Mittelmächte ins Werk gesetzte, grausige Kriegsspiel wiederholen sollten; dennoch wäre es empfehlenswert, auch für die fernsten Zeiten ähnlichen Überwältigungs- und Aushungerungsplänen vorzubeugen, indem die Mittelmächte ihre Ostgrenzen mit einem Kranz fruchtbarer Getreidegebiete umgürten, die wirtschaftlich und hiedurch auch politisch in engste Beziehungen zum mittelmächtlichen Zoll- und Wirtschaftsbund zu bringen wären. Abgesehen von der Ukraine und Bulgarien sowie den Resten Serbiens käme hiefür insbesondere Rumänien in Betracht. Durch die derart erzielte Aussichtslosigkeit etwaiger Aushungerungspläne würde die Sicherung des europäischen und Weltfriedens, dieser Hauptgegenstand der Friedensschlüsse des Weltkrieges, noch eine namhafte Kräftigung erfahren.

Seit dem bedauerlichen Scheitern der rumänisch-österreichisch-ungarischen Zollvereinspläne vom Herbst 1912 kam der Weltkrieg, die rumänische Kriegserklärung an Österreich-Ungarn vom August 1916, die Niederlage Rumäniens, das die ganze Dobrudscha und Walachei einbüßte und seit Januar 1917 nur den größeren Teil der Moldau sowie das Donaudelta behielt. Da tauchte nicht ganz fünf Monate später ein Vorschlag auf, der zunächst in verkehrspolitischer Beziehung einen engeren Anschluß Rumäniens an die Mittelmächte oder wenigstens bezügliche besondere Sicherungen der Mittelmächte in Rumänien verlangte. In der Wiener „Neuen Freien Presse" vom 26. Mai 1917 wurde nämlich ein Aufsatz „Über die Kriegsziele der Monarchie. Der österreichisch-ungarische Friede" veröffentlicht. In dem noch manche andere Dinge behandelnden Aufsatz (dem bereits im Juni 1917 von der Ententeseite, so im Pariser „Temps" vom 5. Juni unter dem Titel „Entre Vienne et Sofia", scharf widersprochen wurde) war die Rede von einem „Verhältnis zwischen den Anrainern der Donau, das den Unterlauf und die Mündung des Stromes vor den Wirkungen politischer Ränke behütet". Die halbamtliche Art dieses Vorschlages ging daraus hervor, daß er nachher noch von einer Reihe anderer, mit dem Ballplatz in Verbindung stehender Blätter aufgenommen wurde.

In der „Neuen Freien Presse" vom 12. Dezember 1917 erschien ein Aufsatz betitelt „Die Friedensbedingungen des Volkes. Dauernde Lösung der Nahrungsfragen"; darin wird, hauptsächlich vom Standpunkt der Ernährungspolitik Österreich-Ungarns, der Vorschlag gemacht, im Friedensvertrag zollfreien Handelsverkehr zwischen der habsburgischen Monarchie und Rumänien für immer zu vereinbaren.

Ob dieser ernährungs- und handelspolitische Vorschlag der „Neuen Freien Presse" vom Dezember 1917 ebenso halbamtlich sei, wie jener vom Mai 1917, könnte für fraglich gehalten werden. Wie immer dies sich auch verhalten mag, dürfte es angebracht sein, die Beantwortung folgender zwei Fragen zu versuchen:

I. Was für Schlüsse lassen sich aus den wirtschaftsgeographischen Verhältnissen Rumäniens und aus der Wirtschaftsgeschichte dieses Landes, etwa seit dem russisch-türkischen Adrianopler Frieden von 1829, hin-

Digitized by Google

sichtlich einer engeren handelspolitischen Verbindung mit den Mittelmächten ziehen?

II. Inwiefern könnten diese Schlüsse durch die politischen Stimmungen, Gesinnungen und Verhältnisse zur Zeit der mittelmächtlich-rumänischen Friedensverhandlungen beeinflußt werden?

Ein Blick auf die Landkarte lehrt, daß Rumänien von näheren und entfernteren mittelmächtlichen Gebieten, so namentlich von Bulgarien und Österreich Ungarn, ferner, da mäßig lange Meeresstrecken verbinden und nicht trennen, auch von der Türkei fast ganz umfangen wird. Sollte, wie wahrscheinlich, Bulgarien einerseits die Dobrudscha, andererseits eine unmittelbare Grenzberührung mit Ungarn erlangen, dann wird Rumänien ganz von mittelmächtlichen Gebieten umschlossen sein, zumal auch die Ukraine und die von Tataren bewohnte Krim, vielleicht sogar die „Transkaukasische Republik" mit der Hauptstadt Tiflis sich dem wirtschaftlich-politischen Bereich der Mittelmächte annähern dürften. **(Fortsetzung folgt.)**

Dr. Stefan Honvéry †.

Am 15. April 1918 starb Herr Dr. Stefan Honvéry, Staatsbahnrat und Bureauvorstand der k. k. Nordbahndirektion. Er war am 26. Februar 1863 geboren, trat im Jahre 1891 in die Dienste der k. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. Nach siebenjährigem Streckendienste kam er zur Direktion dieser Bahn nach Wien, ins Reklamationsbureau. Im Jahre 1906 wurde er zum Stellvertreter des Vorstandes der damals bestandenen Direktionsabteilung X, Krankenkasse, ernannt. Nach der Verstaatlichung der Nordbahn wurde Dr. Stefan Honvéry im Jahre 1909 mit der Leitung des Bureaus für Wohlfahrtsangelegenheiten der k. k. Nordbahndirektion betraut. Dieser Stellung, die er bis zu seinem Lebensende bekleidete, widmete er sich mit Freude und Hingebung. Denn der große Wirkungskreis, in dem er oft Gelegenheit fand Leidenden und von Schicksalsschlägen Getroffenen mit Rat und Tat beizustehen, entsprach ganz besonders seiner Veranlagung und Herzensgüte. Die warme Zuneigung, die der Dahingeschiedene sich besonders bei seinen Amtsgenossen erworben hatte, kam bei seinem Leichenbegängnis zum Ausdrucke. Eine große Trauergemeinde, Vertreter des k. k. Eisenbahnministeriums, Angehörige verschiedener Eisenbahndirektionen und sämtlicher Direktionsabteilungen der k. k. Nordbahndirektion, hatten sich am 18. April 1918 am Matzleinsdorfer Friedhofe versammelt, um dem zu früh Dahingeschiedenen das letzte Geleite zu geben. Am offenen Grabe hielt Herr Adjunkt Julius Nowotny, der dem Bureau des Verstorbenen angehörte, folgenden Nachruf:

„Liebster, gütigster Dr. Honvéry!

So ist denn das für uns, Deine Mitarbeiter, noch immer Unfaßbare kein böser Traum, sondern harte, leidvolle Wirklichkeit: Du bist von uns gegangen für immer, wir tragen Dich heute zu Grabe!

Wenn auch arme Menschenworte nicht imstande sind, das auszudrücken, was Du uns gewesen bist, was wir an tiefem Weh in uns tragen, seitdem die Kunde von Deinem plötzlichen Heimgang uns gelähmt hat, so ist es uns doch innigstes Herzensbedürfnis, Dir noch einmal zu sagen, wie sehr wir Dich geliebt haben!

Dr. Honvéry! Der Klang dieses Namens barg für uns das Empfinden sonniger Heimat, trauten tröstenden Geborgenseins. Wer immer Dir auch nur flüchtig begegnete, wurde bestrickt von dem Zauber Deiner schlichten Vornehmheit, Deiner herzbezwingenden Frohnatur, Deiner hellen Daseinsfreude, Deiner goldenen Gemütstiefe und Herzlichkeit! Um wie intensiver erst fühlten wir dies alles, die wir das Glück hatten, Jahre hindurch mit Dir im engsten Verein zu arbeiten.

Bester unvergeßlicher Vorstand Du! Wie leicht und froh machtest Du uns die Pflichterfüllung. Bei aller peinlichen Genauigkeit, die Du jederzeit fordertest, war doch Deine Geduld und verstehende Nachsicht unerschöpflich. Nie kam ein hartes Wort, nie ein schmerzender Tadel über Deine Lippen!

Bester, unvergeßlicher Freund Du! Dein Heimgang hat in uns das Gefühl bangen Verwaistseins ausgelöst. Warst Du doch jedem von uns väterlicher, gütiger Freund und liebevoller Berater. Selbst allen unseren persönlichen Sorgen und Kümmernissen brachtest Du jederzeit hilfsbereites mitfühlendes Interesse entgegen. Die Sorge um das Wohl eines jeden von uns war Dir eine selbstverständliche Herzenssache.

So endet denn mit Deinem Hinscheiden, Du Guter, auch für uns ein Lebensabschnitt, die der helle Glanz Deines Frohsinns und Deiner sonnigen Güte erleuchtet hatte. Mit Dir schwindet ein köstlicher Schatz für immer aus unserem Sein!

Wir, die wir nun ohne Dich das Leben weiter bestehen müssen, werden Dich nie vergessen! Die Wegstrecke, die wir zusammen gehen durften, wird wie ein lichter, schöner Traum in unserer Erinnerung weiterleben für immer!

So möge Dir denn die Erde leicht werden, liebster, gütigster Freund und Mensch Du!"

Bei diesen ergreifenden Worten hatten alle Anwesenden das Gefühl, daß der Sprecher in meisterhafter Weise ein Bild des Verstorbenen entworfen hatte, und daß er ihre tiefsten Gedanken und Stimmungen, die sie in dieser schmerzlichen Stunde beherrschten, zum beredten Ausdrucke gebracht hat.

Die Angehörigen des Klubs, dem der Dahingeschiedene seit dem Jahre 1901 als treues Mitglied angehörte, werden ihm stets eine ehrende Erinnerung bewahren!

VERSCHIEDENES.

Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. Nach dem vom Schriftführer Rudolf Heinrich verfaßten Berichte über das 38. Vereinsjahr leisteten 48 von den Vereinsmitgliedern Kriegsdienste, eine Anzahl wurde für vorzügliche Dienstleistung im Kriege ausgezeichnet. Der Mitgliederstand belief sich am Ende des Berichtsjahres auf 284 Sänger (56 erste, 70 zweite Tenore, 94 erste und 64 zweite Bässe), 308 beitragende Mitglieder, 27 Ehrenmitglieder, ein Protektor und ein Ehrenvorstand, zusammen also 621 Mitglieder. Es fanden acht gesangliche Aufführungen, vier davon in Spitälern vor verwundeten Kriegern statt, die durchwegs glänzend gelungen sind. Der Verein weist einen Vermögensstand von K 26.601·81 aus. Aus den Vereinseinnahmen wurden K 2087·73 für wohltätige Zwecke gewidmet.

Betriebserweiterung der Lokalbahn Ostrau-Karwin. Der Personenverkehr der Lokalbahn Ostrau—Karwin ist im Laufe des letzten Jahres auf das Dreifache gestiegen und hat im letzten Jahre über vier Mill. an beförderten Personen betragen. Die elektrische Zentrale dieser Lokalbahn in Orlau ist daher überlastet und ohne jede Reserve, so daß die Gefahr besteht, daß bei einer Betriebstörung der Verkehr eingestellt werden müßte. Es wurden daher mit dem Bergbaue des Grafen Larisch Verhandlungen wegen Lieferung der elektrischen Kraft aus der dortigen Großkraftzentrale gepflogen. Die genannten Bergbaue sind in der Lage, die Stromlieferung für den Lokalbetrieb in der Menge von 500 kW, welche auf 750 kW gesteigert werden kann, zum Preise von 6·5 h für die Kilowattstunde zu liefern. Der Strompreis, der auf einen Kohlenpreis von K 2·10 für den Meterzentner berechnet ist, erhöht sich bei steigenden Kohlenpreisen entsprechend. Die Kosten der Stromzuführungsanlage vom Großkraftwerk

Digitized by Google

Karwin zu den in Orlau aufzustellenden Umwandlern und die Anschaffung dieser sind mit K 250.000 veranschlagt. Das bisherige Kraftwerk in Orlau soll als Reserve dienen. Die erforderliche Bausumme von K 250.000 wird der Lokalbahn aus den an die Gemeinde Ostrau bereits abgelieferten Überschüssen als Darlehen zur Verfügung gestellt werden.

Ausgestaltung des preußisch-hessischen Eisenbahnnetzes. Dem preußischen Abgeordnetenhause ist der Entwurf eines Eisenbahnleihegesetzes zugegangen, durch den die Regierung ermächtigt wird, zur Erweiterung, Vervollständigung und besseren Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes den Betrag von Mk. 726,352.000 auszugeben, darin sind enthalten: Mk. 48,658.000 zur Herstellung von zweitem und viertem Geleise (Hohenbudberg—Uerdingen—Krefeld-Linie, fünftes und sechstes Geleise), Mk. 26,180.000 zu verschiedenen Bauausführungen, Mk. 650,013.000 zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes (hauptsächlich durch Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln usw., 1850 Lokomotiven, 1800 Personenwagen und 35.906 Gepäck- und Güterwagen), endlich Mark 1,500.000 zur Förderung des Baues von Kleinbahnen. Die Ausrüstung sämtlicher Güterwagen mit der Kuntze- und Knorrbremse wird rund Mk. 109,000.000 kosten, wovon vorläufig Mk. 9,300.000 im vorliegenden Gesetzentwurfe erlangt werden.

Der Betrag soll durch Beigebung von Staatsschuldverschreibungen aufgebracht werden.

Die Verstaatlichung der amerikanischen Eisenbahnen. Die vor kurzem erfolgte Übernahme des gesamten amerikanischen Eisenbahnwesens durch den Präsidenten Wilson und die Betreuung seines Schwiegersohnes Mc. Adoo mit dem Posten des Generaldirektors sämtlicher Eisenbahnen der Vereinigten Staaten kam keineswegs überraschend. Schon seit mehreren Wochen wußte man, daß dem Kongreß eine Gesetzesvorlage zugehen würde, die folgende Einzelheiten enthalten würde: Beschaffung von 100.000 Güterwagen im Wert von 150 Mill. Dollars auf Staatskosten; diese Wagen sollen zur alleinigen Verfügung der Regierung bleiben; Maßnahmen zur besseren Ausnutzung des vorhandenen Laderaums und aller Bahnstrecken des Landes; Ausschaltung der Interessen der einzelnen Bahngesellschaften bei dem Wagenumlauf; Einschränkung des Personenverkehrs und endlich — einheitliche Neuordnung des gesamten Eisenbahnverkehrs im Lande.

Die Durchführung dieser Maßnahmen, deren wichtigste soeben verwirklicht worden ist, wird nicht so umwälzend auf das amerikanische Wirtschaftsleben wirken, wie es auf den ersten Blick den Anschein haben könnte. Denn es handelt sich lediglich um die unerläßliche Beseitigung von unhaltbaren Mißständen. Die Bahngesellschaften der Vereinigten Staaten verfügen über rund 2·5 Mill. Güterwagen. Für Friedenszeiten genügte diese Menge vollkommen. Seit jedoch Amerika als Hauptkriegslieferer der Entente auftritt, nahm der Güterverkehr schnell zu und damit stieg der fühlbare Wagenmangel zu unerträglicher Höhe. Völlige Stockungen in der Beförderung von Gütern waren daher an der Tagesordnung. Als nun aber die Vereinigten Staaten selbst in den Krieg eintraten, nahmen die an den Wagenpark der Eisenbahnen gestellten Ansprüche weiter zu. Der gesteigerte Kriegsschiffbau hat gewaltige Materialmengen nötig. Der Handelsschiffbau, der mit Unterstützung des Staats erhöhte Bauleistungen hervorbringen soll, nicht minder. Bau und Einrichtung von Kasernen, Barackenlagern, Truppenübungsplätzen verursachen ebenfalls sehr umfangreiche Baustoffversendungen. Die Lebensmittelversorgung der werdenden Armee, stellt große Anforderungen an die Eisenbahnen, denen sie nicht gewachsen sind. Abgesehen von diesen Verhältnissen ist die Regierung schon deshalb genötigt einzuschreiten, weil den Bahnen heute nicht mehr die für die umfangreichen Neuanschaffungen erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen. Andererseits hat die Regierung auch die Kontrolle über die Hauptindustrien des Landes übernommen, so daß es den Eisenbahnen auch schwer fallen würde, die zu vergebenden Arbeiten und Lieferungen ohne die Hilfe der Regierung unterzubringen.

Die amerikanischen Bahnen sind von jeher Borger gewesen, und ihr Kredit war, besonders in den letzten Jahren vor dem Krieg, nicht immer der beste. Mißwirtschaft in den Verwaltungen, gesteigerte Arbeitslöhne und Kohlenpreise, wie auch höhere Preise für die Eisenbahnmaterialien selbst, zwangen die Bahngesellschaften immer wieder zu neuer Inanspruchnahme ihrer Kredite. Vor dem Krieg fiel es ihnen verhältnismäßig leicht, ihre Obligationen und Aktien in Europa unterzubringen. Mit Ausbruch des Weltkrieges wurden jedoch die europäischen Geldquellen verschlossen, ja sogar die weitaus größte Zahl der amerikanischen Eisenbahnwerte floß aus Europa nach Amerika zurück und mußte vom amerikanischen Markt aufgenommen werden. Da über zwei Drittel aller amerikanischen Eisenbahnwerte sich vor dem Krieg in europäischen Händen befanden, so handelte es sich um sehr bedeutende Summen, die dem amerikanischen Geldmarkt zur Last fielen. Den Eisenbahnen selbst wäre es daher aus finanziellen Gründen unmöglich, den gewachsenen Anforderungen aus eigenen Kräften zu entsprechen. Das sind in erster Linie die Gründe, welche die Vereinigten Staaten heute zwingen, die für militärische Zwecke notwendigsten Neuanschaffungen aus Staatsmitteln vorzunehmen. In Amerika selbst zweifelt man nicht mehr daran, daß mit dem Schritt des Präsidenten und vor allem nach der Annahme der genannten Vorlage durch den Kongreß die dauernde Verstaatlichung des amerikanischen Eisenbahnwesens eingeleitet worden ist.

Vorkonzessionen im Jahre 1916. Nach der dem Verordnungsblatte für Eisenbahn und Schiffahrt (Nr. 18, 1918) beigegebenen Übersicht wurden im Jahre 1916 neue Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten erteilt:

Für das Gebiet	Niederösterreich	8
„ „ „	Oberösterreich	1
„ „ „	Böhmen	6
„ „ „	Steiermark	5
„ „ „	Vorarlberg	1
	Zusammen	21

Verlängert wurden zwei Vorkonzessionen (eine Steiermark, eine Bukowina) durchwegs betreffend Bahnen niederer Ordnung.

BUCHANZEIGEN.

Wirtschaftliche Bücherei. Herausgeber Hofrat Prof. A. Schmid. Wien 1917. Compaßverlag. Buch I: „Die wirtschaftliche Bildung“ von Hofrat Prof. A. Schmid.

Die kleine Schrift, die für eine umfassende Pflege der Wirtschaftswissenschaft auf allen Stufen des Unterrichtes eintritt, dürfte zugleich als Darlegung der Ziele der „wirtschaftlichen Bücherei“ aufzufassen sein. Darnach wird ihr Stoffgebiet das umfassendste sein, das sich eine „Bücherei“ wählen kann, denn nach Schmid gehören zu den Wirtschaftswissenschaften folgende Gebiete: Wirtschaftsgeographie, Wirtschaftsgeschichte, Staatskunde und Rechtskunde als grundlegende; Volkswirtschaftslehre, Volkswirtschaftspolitik, Statistik, Privatwirtschaftslehre und Privatwirtschaftspolitik, Organisation und Betriebslehre, Wirtschaftsethik, Wirtschaftsverrechnung, Wirtschaftskontrolle, Wirtschaftsstatistik, die Verkehrswissenschaften und Wirtschaftsphilosophie als Wirtschaftswissenschaften im engeren Sinne, und endlich noch Hilfswissenschaften wie: Natur- und technische Wissen-

Digitized by Google

schaften, Biologie, Biographie, Selektionslehre, Eugenethik, Hygiene und Kulturpolitik. — Der Strauß ist wohl etwas umfangreich und bunt geraten. — Schmid führt den Gedanken aus, daß die wirtschaftliche Bildung im 20. Jahrhundert das Leben und die Entwicklung der Staaten wie nie vorher beeinflußt und daher von der Schule eindringlich gepflegt werden müsse. Sie besteht nach ihm in der Erziehung zur zielbewußten, planmäßigen Wirtschaft in allen eigenen Angelegenheiten und dann der menschlichen Vereinigungen aller Art, und sie umfaßt das Verständnis der Grundlagen, der Entstehung und Entwicklung der Einzel- und Gesamtwirtschaft und die Darstellung ihrer Ziele, die Organisation, des Betriebes, der Leitung, der Verrechnung und der Ergebnisse dieser Wirtschaften.

Sie soll aber die allgemeine Bildung weder verdrängen noch ersetzen, sondern als harmonische Ergänzung zu dieser hinzutreten. Dies soll durch weitaus größere Berücksichtigung der Wirtschaft auf allen Stufen des Unterrichtes, insbesondere aber in den Fachschulen, Mittelschulen und Hochschulen erreicht werden. Sie muß aber schon im Elternhause angebahnt und in den Volksschulen in den beiden letzten Klassen durch Einführung einer „Wirtschaftskunde" vorbereitet werden. Ferner soll durch allerlei Veranstaltungen für die wirtschaftliche Weiterbildung gesorgt werden.

Wir fürchten nur, daß die Forderungen Schmids nicht nur manchen pedantischen Schulmann der alten Schule etwas kopfscheu machen werden. Denn, so recht Schmid hat, daß eine gute wirtschaftliche Bildung nach dem Kriege für alle Stände äußerst wertvoll, ja unentbehrlich sein wird, so dürfte doch so viel Zeit und Raum in den Lehrplänen unserer ohnedies überlasteten Schulen kaum geschaffen werden können, als zur Durchführung der Schmidschen Pläne nötig wäre.

Wahre und recht beherzigenswerte Worte widmet Schmid zum Schlusse dem gegenwärtigen Stande der wirtschaftlichen Bildung in Österreich. Wir wünschen dem guten Leitgedanken des Büchleins recht durchdringende werbende Kraft und sehen deshalb von Einwendungen ab, zu denen mancher Anlaß wäre. *Dr. Hilscher.*

Compaß finanzielles Jahrbuch. (Compaßverlag Wien IX). Während die bisherigen Kriegsausgaben äußerlich sich von ihren Vorgängern nicht unterschieden, verrät der neue Compaß deutlich die Schwierigkeiten, mit welchen der Verlag diesmal zu kämpfen hatte. Da das umfangreiche Werk zur üblichen Zeit nicht hätte fertig werden können, entschloß sich der Verlag die bisherige sachliche Einteilung fallen zu lassen und all die Abschnitte, welchen bei der praktischen Benützung des Werkes erhöhte Bedeutung zukommt, in Einem, im ersten Bande zusammenzufassen und diesen den zahlreichen Freunden des Werkes rechtzeitig einzuhändigen. Der nun vorliegende Band enthält die eingehende Darstellung aller Anleihen und Lose, die Banken und Sparkassen beider Staaten der Monarchie, soweit irgend welche Papiere derselben an einer inländischen Börse gehandelt werden, die finanzielle Darstellung aller Industrie-Aktien-Gesellschaften der Monarchie und schließlich ein Verzeichnis der Banken und Bankiers. Nebst der Berücksichtigung aller zeitgemäßen einschlägigen Fragen wäre noch anerkennend hervorzuheben, daß der neue Band die Ereignisse bis in die jüngste Zeit verzeichnet. Der Compaß ist der getreue Chronist österreichisch-ungarischen Wirtschaftslebens und als solcher der Verkünder der allenthalben bekundeten wirtschaftlichen Widerstandskraft.

Umfang und Bedeutung der österreichischen Wasserstraßen. Wien und Leipzig. Verlag Franz Deuticke. Das vom Zentralvereine für Fluß- und Kanalschiffahrt in Österreich, herausgegebene, mit neun Textfiguren, zwei Karten und einer Planbeilage ausgestattete Heft enthält eine übersichtliche Darstellung jener österreichischen Wasserstraßen, die nach der Meinung des Zentralvereines aus wirtschaftlichen Gründen gefordert werden müssen und welche Bedeutung ihnen im Binnen- und Durchzugverkehre beizulegen ist. Demnach muß der Donau-Oder-Kanal mit seiner Fortsetzung zur Weichsel, für den die Baupläne vollständig fertig sind, als wichtigste Linie bezeichnet werden, weil technisch am einfachsten und wirtschaftlich am wertvollsten. In zweiter Linie kommt die Verbindung der Donau mit der Elbe (Prerau—Pardubitz) in Betracht, für die die Einzelpläne noch nicht fertiggestellt sind. Diese beiden Kanäle sind geeignet, den Südosten Europas mit Inneröster-reich und Norddeutschland zusammenzuschließen und auch Westdeutschland erhebliche wirtschaftliche Vorteile zu sichern.

Die Schrift enthält eine Reihe von recht lehrreichen Ausführungen, die geeignet sind, die vom Zentralvereine dem Reichsrate überreichte Denkschrift (vergl. Heft 8. Seite 68 unserer Zeitschrift) eindringlich zu unterstützen.

KLUBNACHRICHTEN.

Autorenabend.

Dienstag den 9. April 1918 fand in unserem Vortragssaale ein Autorenabend statt, an welchem die Damen Carola Baronin Buschman, Dora von Stockert-Meynert und Irma von Wittek unter Mitwirkung Ihrer Exzellenz Johanna Baronin Schuster-Bonnot und des Fräuleins Ilona Schmeidler-Seliari eigene Dichtungen zum Vortrage brachten. Die Veranstaltung gab einer großen Zahl andächtig zuhörender Besucher Gelegenheit, neue Werke des vielfach gewürdigten Dichterinnen-Dreibundes kennen zu lernen. Die von den Besuchern des Abends statt eines Eintrittsgeldes gewidmeten freiwilligen Spenden sind den Zwecken der Kriegsfürsorge zugedacht.

In freiem Vortrage einer glücklich gewählten Auslese ihrer letztgeschaffenen Werke brachte Baronin Buschman mit fein pointierter Stimme und eindruckvollster Betonung zu Gehör: „Die Nike", „Spruch", „Seine Lieder", „Gottesurteil", ferner die schöne Ballade „Das geraubte Lächeln", das durch seine gesundmarkige Sprache gezierte Gedicht „Deutsche Meinung" und schließlich einige Proben humoristischer und geistvoller gereimter Gedanken unter dem Titel „Tragische Konflikte von heute". Herzlicher, ungemein lebhafter Beifall erklang, als die Dichterin ihren Vortrag beendete.

Aus der reichen Auswahl der vom Publikum durchwegs beifällig aufgenommenen gediegensten Schöpfungen, die uns Frau Dora von Stockert-Meynert liebenswürdigst vorlas, wollen wir, einige Gedichte herausgreifend, nennen: „Herbstzeitlose", „Kennst du die Sprache, die im Sturme liegt", „Todtenbesuch", „Was wissen eines wir vom andern", Weißt du noch", durchwegs Werke, die besonderen Beifall auslösten.

Nun folgte die Vorlesung des dramatischen Gedichtes „Der Freund", welches Fräulein Irma von Wittek zur Verfasserin hat.

Die Vorlesung fand mit verteilten Rollen statt, und zwar:

Kleon, ein reicher Bürger von Kerkyra		Frl. Schmeidler-Seliari
Leontes, sein Sohn		Frl. Irma von Wittek
Lysippos	dessen Freunde	Exz. Schuster-Bonnot
Damöt		Baronin Buschman
Panteleimon		Frl. Schmeidler-Seliari
Ein Sklave		Baronin Buschman.

Ort der Handlung: Kerkyra (Korfu) zur Zeit des Perikles.

Es dürfte das erstemal gewesen sein, daß unsere Klubbesucher ein größeres Werk des Frl. Irma von Wittek in Form einer Vorlesung kennen lernten. Um so aufmerksamer und von regstem Interesse getragen, folgten alle Anwesenden den vorzüglich betonten und fehlerfrei gelesenen Partien der Mitwirkenden. Allgemeine Anerkennung und Bewunderung fand nicht nur der geistvolle Inhalt und Aufbau des Aktes, sondern auch die Gedankenform und die dem Thema angemessene Hoheit der Sprache fesselten ungemein. Schmeichelhaftester Beifall und Beglückwünschungen wurden der Dichterin und den anderen vorlesenden Damen am Ende der Darbietung entgegengebracht.

* * *

Damenteenachmittag, Donnerstag, den 11. April 1918.

Diese in der laufenden Saison letzte Veranstaltung wurde durch Exzellenz Dr. v. Wittek eröffnet. Unser Präsident würdigte in einer an die Versammlung gerichteten Ansprache die treue Anhänglichkeit der Damen an die der Kriegsfürsorge dienenden Teenachmittage, deren Abhaltung einer Anregung des Oberstaatsbahn-

Digitized by Google

rates Dr. Hauler zu danken ist und die neben ihrem humanitären Erfolge überdies mitgeholfen haben, in diesen ernsten Zeiten unser Klubleben zu heben und zu erweitern. Fortfahrend erwähnte Exzellenz Dr. v. Wittek die mühevolle Arbeit, die die Damen des Wirtschaftskomitees mit der Zubereitung der Jause hatten. Ihnen sowohl, als auch den jungen Damen, allen voran den Fräuleins Anna und Marie Poeschko, die in anstrengendem und unermüdlichem Eifer sich um die Verabreichung des Tees verdient machten, sei herzlichst gedankt. Mit dem Wunsche, es möge der Sommer für alle Anwesenden eine Zeit der Erholung und Stärkung sein, schloß unser Präsident unter beifälliger Zustimmung die Anrede.

Die Veranstaltung war außerordentlich gut besucht. Frau Generaldirektor Teirich sorgte in bekannt vorzüglicher Art für erstklassige künstlerische Darbietungen. Wir sind einer großen Zahl hervorragender Künstler Dank schuldig für die gediegene Art, mit der sie alle diesen letzten Teenachmittag dadurch verschönten, daß sie ihr, von allen Anwesenden vollauf gewürdigtes künstlerisches Wissen und Können unserem Klubzwecke selbstlos widmeten. Der hier zur Verfügung stehende Raum macht es leider unmöglich, das Vortragsprogramm der Damen und Herren näher beleuchten zu können, weshalb wir, unsere Dankesschuld hiemit zum Teil abzustatten versuchend, uns begnügen müssen, die mitwirkenden Kräfte in der Reihenfolge ihres Auftretens aufzählen: Vortragsmeisterin Fräulein Elly Murhammer, Konzertsängerin Fräulein Weingartner, Vortragskünstlerin Fräulein Paula v. Wasserburger, Violinvirtuosin Frau Major Rodosi, Konzertsängerin Fräulein Gusti Schlesak, k. k. Hofschauspielerin Fräulein Maria Mayen, Opernsängerin Fräulein Gerold, Opernsänger Viktor Fuchs, Vortragsmeister Ebbs. Frau Drescher besorgte abwechselnd mit Frau Oberrechnungsrat Longo die Klavierbegleitung der einzelnen Künstler.

Der Schriftführer: Inspektor Taussig.

* * *

Exzellenz Dr. v. Wittek und Hofrat v. Csatáry Ehrenmitglieder des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtklub.

Unsere Klubleitung erhielt nachstehendes Telegramm:

„Wir verständigen Sie hocherfreut, daß unsere Generalversammlung Herrn Präsidenten Exzellenz Ritter von Wittek und Vizepräsidenten Hofrat von Csatary zur Dokumentierung der Kollegialität gegenüber dem Bruderklub zu Ehrenmitgliedern gewählt hat. Ungarischer Eisenbahn- und Schiffahrtsklub."

Diese, von uns allen mit aufrichtiger Freude begrüßte Ehrung unserer Klubleitung ist ein beredtes Zeugnis für die freundschaftlichen Gefühle, welche in unserem Bruderklub in Budapest uns gegenüber herrschen, und die von uns herzlichst erwidert werden. Die Hervorhebung der Kollegialität der beiden Klubs ist gerade im gegenwärtigen Augenblick um so wertvoller, als wir verschiedene Kreise am Werke sehen, die Bande zwischen den beiden Staaten unserer Monarchie zu lockern. Die neuen Ehrenmitglieder haben sofort dem Budapester Klub für die denselben gewordene Auszeichnung den Dank ausgesprochen.

Mitteilung.

Die bisher gepflogene Art der Vormerkung auf die Stammsitze in den k. k. Hoftheatern, die hinsichtlich der Besuchstage ohne Zusammenhang mit dem Spielplane und ungemein weitreichend erfolgte, führte zu Unannehmlichkeiten und Verdrießlichkeiten. Schon das System der Vormerkung hatte eine gewisse Unsicherheit in sich, da es vielfach vorkam, daß der Besteller nach Kenntnis der Vorstellung auf die Sitze verzichtete, oder aber, was auch häufig eintrat, daß der Besteller auf die vor längerer Zeit vorgemerkten Sitze vergaß und da alle Sitze durch das Klubsekretariat auf Grund der Vormerkung stets besorgt wurden, diese Sitze auch für andere Reflektanten verloren gingen.

Das gefertigte Komitee glaubt daher, den Wünschen aller unserer Klubmitglieder dadurch am besten nachzukommen, daß es verfügt, daß vom 1. Mai l. J. angefangen Vormerkungen auf die Stammsitze der k. k. Hoftheater nur insoweit erfolgen können, als der Spielplan der betreffenden Bühnen veröffentlicht ist.

Das Benefizienkomitee.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1918 gelangt der Nachtrag III zu dem vom 1. August 1917 giltigen Lokal-Gütertarif, Teil II, für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den österreichischen und den im Gebiete der Länder der ungarischen heiligen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zur Einführung.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Frachtgutverkehr zwischen bayerischen, österreichischen und ungarischen Schiffsstationen einerseits und bulgarischen und rumänischen Schiffsstationen andererseits.

Im Verkehre zwischen den gesellschaftlichen Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Pozsony, Budapest, Vukovar, Ujvidék, Zemun, Báziás und Orsova einerseits und Widdin, Lompalanka, Rahova, Somovit, Sistov, Rustschuk, Silistria, Cernavoda, Turn Severin, Calafat, Corabia, Turn Magurele, Giurgiu, Braila, Galatz und Sulina andererseits werden *a*) im Talverkehr vom 15. April 1918, *b*) im Bergverkehr vom 25. April 1918 angefangen bis auf weiteres Frachtgüter bei Ausgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 *kg* für den Schiffsfrachtbrief zur Beförderung angenommen.

Auf die bezüglichen Sendungen finden die gesellschaftlichen Tarife und reglementarischen Bestimmungen nur insoweit Anwendung, als seitens der Heeresverwaltung nicht hievon abweichende Bestimmungen getroffen werden.

Für den Verkehr von oder nach österreichischen oder ungarischen Stationen werden bis auf weiteres die Frachtsätze des gegenwärtig gültigen Lokalgütertarifs bezw. für die in der Güterklassifikation des Lokalgütertarifs Teil I, Abt. B. auf „besondere Tarife verwiesenen Güter die im Rahmen des Lokalgütertarifs im Kundmachungswege eingeführten Frachtsätze berechnet;

für den Verkehr von oder nach Regensburg und Passau werden bis auf weiteres die nach Vorstehendem für Linz zu berechnenden Frachtsätze, und zwar für Regensburg mit einem Zuschlage von 50 Centimes Gold, für Passau mit einem Zuschlage von 25 Centimes Gold für 100 *kg* angewendet.

Die Schiffssätze der Tarife für die Donau-Umschlagverkehre der Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der königl. bulgarischen Staatseisenbahnen und Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Ausnahmetarife und Kartierungssätze finden keine Anwendung.

Barvorschüsse oder Nachnahmen nach Eingang sind nicht zulässig.

Eine Versicherung des über den tarifmäßig versicherten Wert (Frcs. 120 für 100 *kg*) hinausgehenden Mehrwertes wird seitens der Gesellschaft nicht übernommen. Bei Liquidierung eventueller Schadensbeträge wird der fixe Umrechnungskurs von Frcs. 100 = K 147 angewendet.

Salztransporte sind im Talverkehr von der Annahme zur Beförderung bis auf weiteres ausgeschlossen.

Güter, welche zur Weiterbeförderung nach der Türkei bestimmt sind, dürfen nur nach Cernavoda, Braila oder Sulina aufgegeben werden; für die Weiterbeförderung von diesen Häfen haben die Parteien zu sorgen. Infolge des Mangels von Lagerräumen an den Schiffsstationen Cernavoda, Braila und Sulina müssen die dort angelangten Güter von den Parteien sofort bezogen und abgeführt bezw. weitergesendet werden. Alle Konsequenzen verzögerter Entladung der Schleppe belasten die Parteien bezw. die Sendungen.

Bezüglich der Frachtsätze und sonstigen näheren Bestimmungen, sowie über die Bedingungen, unter welchen eventuelle Schleppladungen zur Beförderung angenommen werden, erteilen über Anfrage die gesellschaftliche Direktion in Wien, die gesellschaftliche Verkehrsdirektion in Budapest oder die beteiligten gesellschaftlichen Stationen Auskunft.

Wien, am 12. April 1918.

Personenverkehr.

Der Lokalschiffverkehr zwischen Budapest und Mohács wird mit zunächst dreimal wöchentlichen Fahrten zu den fahrplanmäßigen Fahrzeiten bis auf weiteres wie folgt wieder aufgenommen, und zwar:

Von Budapest nach Mohács mit erster Fahrt am 16. April jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Von Mohács nach Budapest mit erster Fahrt am 14. April jeden Sonntag, Mittwoch und Freitag.

Wien, am 14. April 1918.

Personenverkehr.

Einführung der Sommerzeit.

Durch die Einführung der Sommerzeit tritt eine Änderung in den bestehenden Fahrordnungen nicht ein; die fahrplanmäßigen Zeitangaben beziehen sich ab 15. April d. J. auf die Sommerzeit.

Wien, am 14. April 1918.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 10. Wien, den 15. Mai 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Studien und vorbereitende Maßnahmen der Österr. Staatseisenbahnverwaltung betreffs Ausnutzung der Wasserkräfte und Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen. Von L. Kohlfürst. — Rumänien und die Mittelmächte. Vortrag, gehalten von Privatdozent Dr. Sigmund Schilder. — Schiffahrt: Wirtschaftsausschuß für die Flußschiffahrt. Die Donau im Kriege. Nachtfahrten auf der Donau. — Verschiedenes: Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen

Klubleitung für das Jahr 1918/19.

Präsident:

Exzellenz Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, k. u. k. Geheimer Rat, Eisenbahnminister a. D.

Vizepräsidenten:

Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Hofrat Friedrich v. Csatáry;
Sektionschef Ing. Bruno Ritter v. Enderes.

Schriftführer:

Inspektor Ing. Maximilian Taussig;
Inspektor Dr. Ludwig Prochaska.

Kassier:

Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher.

Rechnungsführer:

Zentralinspektor Anton Wenzl.

Ausschußräte:

Kais. Rat Oskar Bachrach;
Hofrat Emanuel Bittner, k. u. k. Oberstleutnant;
Obersanitätsrat Dr. Andreas Bogdan;
Inspektor Geza Gans;
Regierungsrat Emil Guisolan;
Ministerialrat Heinrich Hirt;
Ministerialsekretär Dr. Gustav Huber;
Inspektor Theodor Kövesdy;
Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen;
Generalsekretär Dr. Gustav Neumann;
Oberinspektor Igo Poeschko;
Oberst Peter Poll;
Hofrat Viktor Reiber;
Oberrevident Josef Renn;
Ministerialrat Ing. Eduard Scheichl;
Inspektor Gustav Sellner;
Staatsbahnrat Ing. Bernhard Stöger.

Zusammensetzung des Komitees 1918/19.

1. Administrationskomitee:

Obmann: Exzellenz Dr. Heinrich Ritter v. Wittek;
Hofrat Emanuel Bittner;
Hofrat Friedrich v. Csatáry;
Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Ministerialsekretär Dr. Gustav Huber;
Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher;
Oberinspektor Igo Poeschko;
Inspektor Ing. Maximilian Taussig.

2. Finanzkomitee.

Obmann: Hofrat Viktor Reiber;
Hofrat Friedrich v. Csatáry;
Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen;
Inspektor Theodor Kövesdy;
Zentralinspektor Anton Wenzl.

3. Zeitungsausschuß.

Obmann: Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Obersanitätsrat Dr. Andreas Bogdan;
Hofrat Friedrich v. Csatáry;
Sektionschef Ing. Bruno Ritter v. Enderes;
Generalsekretär Dr. Alfred Neumann.
Ministerialrat Ing. Eduard Scheichl;
Inspektor Ing. Maximilian Taussig.

4. Statutenkomitee.

Obmann: Regierungsrat Emil Guisolan;
Kais. Rat Oskar Bachrach;
Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Ministerialrat Heinrich Hirt;
Oberinspektor Igo Poeschko;
Inspektor Ing. Maximilian Taussig.

5. Vortragskomitee.

Obmann: Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Hofrat Emanuel Bittner;
Obersanitätsrat Dr. Andreas Bogdan;
Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher;
Inspektor Ing. Maximilian Taussig.

6. Benefizienkomitee.

Obmann: Inspektor Ing. Maximilian Taussig;
Oberrevident Josef Renn;
Inspektor Gustav Sellner;
Zentralinspektor Anton Wenzl.

7. Bibliothekskomitee.

Obmann: Oberstaatsbahnrat Dr. Johann Ritter v. Prunkul (kooptiert);
Inspektor Geza Gans;
Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher;
Staatsbahnrat Dr. Leo Mauthner (kooptiert);
Oberstaatsbahnrat Leopold Unger (kooptiert).

8. Geselligkeitskomitee.

Obmann: Oberinspektor Rudolf Mansch (kooptiert);
Staatsbahnrat Ing. Bernhard Stöger;
Inspektor Ing. Maximilian Taussig.

9. Exkursionskomitee.

Obmann: Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen;
Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher;
Staatsbahnrat Ing. Bernhard Stöger;
Inspektor Ing. Maximilian Taussig;
Staatsbahnrat Dr. Michael Epstein (kooptiert);
Oberinspektor Felix Wilhelm (kooptiert).

Digitized by Google

Studien und vorbereitende Maßnahmen der Österr. Staatseisenbahnverwaltung betreffs Ausnutzung der Wasserkräfte und Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen.

Von L. Kohlfürst.

Im September verflossenen Jahres wurde durch den Ministerpräsidenten Dr. v. Seidler eine Regierungsmaßnahme zur Elektrizitätsversorgung Österreichs in Aussicht gestellt. Bereits am 5. Februar l. J. hat die Regierung einen einschlägigen Gesetzentwurf dem Abgeordnetenhause vorgelegt. Dieser Entwurf, welcher die Regelung der Elektrizitätswirtschaftbetrifft, folgerichtig also auch in gewisser Hinsicht eine Umgestaltung unserer Wasserwirtschaft in sich schließt, ist durch eine Reihe seit Jahren im Zuge befindlicher sorgfältiger Vorstudien vorbereitet worden, unter denen die betreffs der Elektrizitätsbeschaffung für den Betrieb von Eisenbahnen vom k. k. Eisenbahnministerium durchgeführten, wohl als die umfassendsten und sachlich maßgebendsten anzusehen sein dürften. Dieselben, schon unter dem Ministerium Dr. H. R. v. Wittek begonnen, fallen vorwiegend in die Zeit des Ministeriums Dr. Z. R. v. Forster und sind vor kurzem in Form einer in der k. k. Staatsdruckerei erschienenen Denkschrift des k. k. Eisenbahnministeriums der Öffentlichkeit übergeben worden.

Im ersten Absatze dieser „Mitteilungen" wird zunächst der öffentlichen Anregungen gedacht, welche für die Vornahmen der Studien in Betracht kamen und die von einer im österr. Abgeordnetenhause durch Dr. Neuwirt schon im November 1891 veranlaßten Erörterung ihren Ausgang nahmen. Der Redner hatte die weittragende Bedeutung der wenige Monate vorher auf der Frankfurter Ausstellung durch Dr. K. v. Miller so beweisend gelöste Frage der Übertragung von Wasserkräften klar ermessen und daranknüpfend empfohlen, der Staat sollte und dürfe es sich nicht entgehen lassen, hinsichtlich der sich voraussichtlich daraus ergebenden volkswirtschaftlichen Wandlungen seine berechtigten Interessen rechtzeitig zu wahren. Schon von diesem Jahre angefangen, ging die Staatseisenbahnverwaltung mit einleitenden Feststellungen vor, ob und welche Wasserkräfte — insbesonders in unseren Alpen — für den Bahnbetrieb als Ersatz der Kohle nutzbar gemacht werden könnten und die diesfälligen Studien waren des Arlbergtunnels halber, in erster Linie der Arlbergbahn gewidmet gewesen. Im Jahre 1905 fand sich jedoch das Eisenbahnministerium bestimmt, die Untersuchungen der für den Bahnbetrieb in Betracht kommenden Wasserkräfte auf den Gesamtstaat auszudehnen und zu dem Ende eine eigene ständige „Studienabteilung zur Vorbereitung des elektrischen Betriebes der Staatsbahnlinien" zu errichten, deren Tätigkeit sich auf das bautechnische (Wahl und Ausbau der Wasserkräfte), das verwaltungsrechtliche (Sicherung der Wasserkräfte oder Stromlieferungen) und das elektrotechnische Gebiet (Entwürfe für die Betriebseinrichtung sowie Kosten- und Erträgnisberechnungen) erstreckte, wogegen die damit zusammenhängende Feststellung der allgemeinen Nutzwasserverhältnisse in Sonderheit die Anlegung eines Grundbuches aller benutzten wie noch unbenutzten Wasserkräfte des Staates nunmehr vom Ministerium für öffentliche Arbeiten übernommen wurde. Von förderndem Einflusse auf die Studienabteilung und die Weiterung ihres Tätigkeitsgebietes waren u. a. ein Beschluß des Industrierates vom 14. Februar 1905 sowie ein einschlägiger Antrag des Eisenbahnausschusses im Abgeordnetenhause vom März 1910 und Entschließungen des Staatseisenbahnrates aus den Jahren 1910 und 1912.

Der zweite Abschnitt des Berichtes legt das Verfahren dar, welches beim planmäßigen Aufsuchen der Wasserkräfte sowie bei der Prüfung ihrer geologischen und hydrologischen Verhältnisse und bei der Ermittlung der für ihre Nutzbarmachung voraussichtlich erforderlichen bautechnischen Ausführungen eingeschlagen wird; ferner berichtet er über die Gesichtspunkte, welche hinsichtlich der Reihenfolge der zu bearbeitenden Entwürfe und für die Auswahl der Wasserkräfte in wassertechnischer, eisenbahntechnischer und wirtschaftlicher Beziehung maßgebend sind. Diese Erhebungen stellen, was in Sonderheit den elektrischen Vollbahnbetrieb auf Gebirgsstrecken anbelangt, die bemerkenswerten Umstände fest, daß hiefür nur Großkraftwerke in Betracht kommen können, ferner daß die Anzahl der Kraftwerke für einen bestimmten Umfang des Bahnnetzes nicht zu gering gewählt werden darf, damit bei eintretendem Bedürfnisse das eine oder andere Werk vorübergehend außer Dienst gesetzt werden kann, ohne die Gesamtleistung der Werksgruppe zu beeinträchtigen und, daß bei allen Anlagen die täglichen oder jährlichen Schwankungen der verfügbaren Wassermengen die sorgsamste Berücksichtigung erfordern, was von vornhinein am wirksamsten durch Aufspeicherung eines ausreichenden Betriebswasserüberschusses zu erreichen ist. Es werden lediglich jene Wasserkräfte als ausbaufähig ins Auge gefaßt, von denen es außer Frage steht, daß sie allen technischen Anforderungen entsprechen und von ihnen gelten überdies bloß diejenigen als ausbaufähig, welche Strompreise erzielen lassen, die unterhalb des sogenannten kritischen, das ist jenes Preises für die Kilowattstunde liegen, bei welchem sich die Betriebskosten mit jenen beim Dampflokomotivenbetriebe gleichstellen.

Aus dem dritten Absatze, der die „rechtliche Sicherstellung der Wasserkräfte für den elektrischen Betrieb von Vollbahnen" behandelt, geht zunächst hervor, daß das derzeit zu Recht bestehende Reichswassergesetz vom Jahre 1869 und die hieraus hervorgegangenen Landeswassergesetze für die Verwertung von Wasserkräften sich vielfach als beengend erwiesen haben. In dieser Beziehung ergab sich späterhin allerdings eine Erleichterung, jedoch lediglich für Kärnten, Krain, Görz und Vorarlberg, in welchen Kronländern ein im Jahre 1911 von der Regierung den Landtagen vorgelegter Entwurf eines neuen Wasserrechtsgesetzes noch vor Kriegsausbruch angenommen worden war. Diese Erschwernisse erfuhren noch bis zum Jahre 1906 gewisse Verschärfungen durch die bis dahin bestandene Lückenhaftigkeit der hydrologischen Unterlagen. Durch besondere, im Verordnungswege ergangene Verfügungen vom Jahre 1901 und 1910, welche für alle größeren Entwürfe neuer Wasserkraftanlagen die Anzeigepflicht an das Eisenbahnministerium vorsehen, ist jedoch letzterem ein für allemal das Mittel zur Einflußnahme geboten. Wesentliche Förderung findet die Staatseisenbahnverwaltung durch die über ihre Anregung errichtete „Ständige interministerielle Wasserrechtskommission", welche seit 1909 die sämtlichen legislativen Maßnahmen wasserrechtlicher Natur überantwortet sind.

Um sich die für Bahnzwecke Eignung besitzenden Wasserkräfte zu sichern, schreitet die Staatseisenbahnanstalt entweder für sich selbst bei der Wasserbehörde um die Verleihung des Wasserbenutzungsrechtes ein — was übrigens aus Rücksicht auf Privatunternehmungen für gewöhnlich nur in Zwangsfällen geschehen wird — oder sie bewirbt sich gemeinsam mit anderen Anteilnehmern um die Konzession unter

Digitized by Google

gewissen Sondervorbehalten oder endlich sie schließt, wenn es sich um ständige Stromlieferungen handelt, sogenannte Optionsverträge oder, wenn nur für außergewöhnliche Bedarfsfälle vorgesorgt werden soll, Notstandsverträge mit privaten Kraftwerken. Wo immer die staatliche Sicherung mit Privatunternehmungen in Widerstreit gerät, wird nach Möglichkeit ein Ausgleich zu erzielen getrachtet, während im Auslande die staatswirtschaftlichen Interessen vielfach eine weit einschneidendere Wahrung erfahren. Die Schonung, welche gegenüber privaten Interessen gewahrt wird, kennzeichnet sich ziffermäßig durch den Umstand, daß seit August 1910 bis Ende Juni 1917 von 1060 vorgelegenen Konzensbewerbungen 976 ohne weiteres freigegeben, dagegen nur für 15 ein Wettbewerb und für 54 Fälle Options- oder auch Notstandsverträge eingeleitet worden sind. Im Verlaufe dieser Zeit gelangten 16, in einem besonderen Verzeichnisse ausgewiesene große Wasserkraftanlagen, zusammen von 67.140 bis 112.640 Pferdekräften, zur baulichen Ausführung. In allen von ihr behandelten Fällen begnügte sich die Staatseisenbahnverwaltung mit dem möglich niedrigsten Ausmaße der Vorsorge für den Bahnbetrieb; immerhin ergab sich ihr die Notwendigkeit, mehrmals um so unnachsichtiger die Vorenthaltung von Konzessionen einzuleiten, deren Bewerbung offensichtig bloß auf unlautere Gewinnsucht zurückgeführt werden konnte. Zur Ermöglichung einer Vergleichung legt die Denkschrift alles Wichtige jener staatlichen Vorkehrungen dar, welche für die Wasserausnutzung überhaupt und für dieselbe hinsichtlich des Eisenbahnbetriebes im besondern, in Deutschland, in der Schweiz, in Schweden, Norwegen, Italien, Frankreich und Rußland bislang getroffen worden sind.

Der den „Sondervorstudien für die Einführung der elektrischen Zugförderung“ gewidmete vierte Abschnitt des Berichtes verbreitet sich, nach Voraussendung der Entwickelungsgeschichte, über die seit 1902 durch die Einführung des inzwischen lebenskräftig gewordenen Einphasenwechselstrombetriebes hervorgegangenen Weiterungen sowie über den gegenwärtigen Stand der Arbeiten und ihre Ergebnisse. Darnach sind für die südlich der Donau derzeit vorhandenen Bahnnetze, von dem rund 4400 *km* im Staatsbetriebe und annähernd 1800 *km* im Privatbetriebe stehen, die Vorarbeiten bereits abgeschlossen. Vollständige Ausarbeitungen hinsichtlich der allfälligen Einführung der elektrischen Zugförderung sind fertiggestellt: für die Strecken Triest—Opčina, Steinach—Irdning—Atnang—Puchheim, Tavis—Laibach, der Bozen—Meraner- und Vinschgaubahn, der Arlberg- und der Dalmatinischen Eisenbahnlinie sowie für verschiedene kleinere Linien. Dabei wurde die elektrische Betriebsform rücksichtlich einiger dieser Strecken als nicht zureichend günstig festgestellt; aber auch hinsichtlich aller übrigen Linien befindet sich zurzeit die endgültige Entscheidung wegen der wirtschaftlich empfehlenswerten Änderung der Betriebsform infolge des Kriegsausbruches vorläufig noch in Schwebe. Da es übrigens sowohl theoretisch als erfahrungsgemäß festgestellt erscheint, daß unter gewissen Voraussetzungen auch bei Verwertung von Wärmekraftwerken der elektrische Betrieb dem Dampflokomotivenbetriebe gegenüber ausgesprochene Vorteile gewähren könne, so werden inzwischen die einschlägigen Studien auch auf die nördlich der Donau liegenden Staatsbahnlinien, und zwar zunächst auf die kohlenreichen Direktionsbezirke Prag und Pilsen ausgedehnt.

Elektrische Bahnen, welche ihren Betrieb unter Ausnutzung von Wasserkräften eingerichtet haben, bestehen derzeit 17, und zwar 14 Gleichstrombahnen mit insgesamt 280 *km* Länge und 3 Einphasen-Wechselstrombahnen von 176 *km* Gesamtlänge, von denen 3 der ersteren (39·26 *km*) und eine der letzteren (91·33 *km*) ursprünglich mit Dampflokomotiven betrieben und erst später für elektrische Zugförderung umgestaltet worden sind. Auf irgend einer vollspurigen Hauptbahnlinie ist bislang eine derartige Umwandlung der Betriebsform in Anbetracht von schwerwiegenden militärischen, finanziellen und technischen Hemmungen noch nicht erfolgt. Wie anderwärts erachtet nämlich auch die österr.-ungar. Heeresverwaltung die Einführung der elektrischen Zugförderung auf allen strategisch wichtigen Bahnlinien nur unter der Bedingung zulässig, daß in Hinblick auf die Leichtigkeit, mit der bei dieser Betriebsform von einer Stelle aus der Verkehr ausgedehnter Gebiete durch frevelhafte Eingriffe gestört oder ganz unterbunden werden kann, zugleich der Dampflokomotivenbetrieb vorgesehen bleibt, in einer Anordnung, welche es ermöglicht, im Kriegsfalle zu jeder Stunde zu dieser Betriebsform überzugehen. Selbstverständlich wird durch diese Forderung die Ausführung von vorhinein in der Regel wirtschaftlich zu schwer belastet und daher unmöglich. Als technisches Hemmnis fällt ins Gewicht, daß die Frage, welches Stromsystem für den einheitlichen Betrieb von Vollbahnen gewählt werden soll, bisher noch nicht endgültig gelöst ist.

Ein fünfter Abschnitt gewährt einen „Rückblick auf die bisherigen und Ausblick auf die zukünftigen Maßnahmen zur Nutzbarmachung der Wasserkräfte“ und behandelt zuvorderst den Werdegang und die Grenzen der Wasserkraftverwertung, wobei sich zeigt, daß in den österr. Alpenländern allein rund 3 Mill. Pferdestärken ausbauwürdiger Wasserkräfte zur Verfügung stehen, von denen bislang bloß etwa 250.000 Pferdestärken, also kaum mehr als 8% ausgenutzt sind. Eingehende Darlegungen über die Beziehungen zwischen der Ausnutzung der Wasserkräfte und der Kohlenversorgung stellen fest, daß sich im allgemeinen die erstere mit den Jahren im zunehmenden Maße als wirtschaftlich günstiger erweist. Der Wegfall der Frachtkosten für den Kohlenbedarf an sich bedeutet nebenbei zu Gunsten der Wasserkräfte einen nicht zu unterschätzenden Vorteil, zumal dabei für je 100 Pferdestärken Kraft im Durchschnitt zwei Eisenbahnkohlenwagen anderweitig verfügbar werden. Von den drei möglichen Wegen zur Nutzbarmachung von Wasserkräften, nämlich die eigene Tätigkeit des Staates, die Freigebung an private Unternehmer und die gemischtwirtschaftliche Unternehmung, wird immer nur derjenige einzuschlagen sein, welcher in Anpassung an den Einzelfall die Anteilnahme des Staates an der Wasserkraftausnutzung entsprechend wahrt, ferner aber auch jede Bannlegung verhütet und zugleich jeder Möglichkeit vorbeugt, daß sich dem Unternehmertum eine Art ausschließlicher Befugnis über Wasserkräfte herausbilden könne.

Ein in der nachstehenden tabellarischen Zusammenstellung auszüglich wiedergegebenes, beschreibendes Verzeichnis erteilt erschöpfenden Aufschluß über die von der Staatseisenbahnverwaltung für Zwecke der Wasserkraftnutzung studierten Gefällsstufen. Darnach sind bisher 433 Einzelfälle der eingehenden Vorerhebung unterzogen und durchgearbeitet worden, die zusammen beinahe $2^1/_4$ Mill. Pferdestärken darstellen. In Berücksichtigung der für die elektrische Zugförderung besitzenden Wichtigkeit hat von diesen 433 Projekten die Staatseisenbahnverwaltung für 24 die Konzession selber angestrebt sowie im Interesse der Allgemeinwirtschaft in 10 Fällen Optionsverträge bereits abgeschlossen und für weitere 43 Fälle vorbereitet. Für 13 Projekte sind die Konzessionen an Privatunternehmungen

Digitized by Google

verliehen worden, 222 werden weiter verfolgt und für die restlichen 121 wird vorläufig von der Weiterbehandlung Abstand genommen.

Kronland	Zahl der Gefällsstufen	Von Staatsbahnverwaltung Konzession angestrebt	Optionsverträge bereits abgeschlossen	Optionsverträge vorbereitet	An Privatunternehmungen konzessioniert	In weiterer Verfolgung	Vorläufig zurückgestellt	Wasserkraftnutzung in Pferdestärken
Vorarlberg	24	1	1	2	1	14	5	85.000
Tirol	100	6	—	18	3	51	22	285.500
Oberösterreich	13	—	2	5	1	4	1	173.700
Niederösterreich . . .	5	—	1	3	—	—	1	55.800
Salzburg	32	6	—	—	1	12	13	137.350
Steiermark	112	8	5	7	5	52	35	537.350
Kärnten	54	1	—	2	—	30	21	371.700
Krain	36	2		—	1	32	1	148.400
Küstenland	29	—	1	3	—	23	2	194.300
Dalmatien	18	—	—	3	1	4	10	116.800
Bosnien - Herzegowina	10		—	—	—	—	10	123.100
Zusammen . .	433	24	10	43	13	222	121	2,229.000

Von den 24 seitens der Staatseisenbahnverwaltung bisher angestrebten Konzessionen sind bereits 18 rechtskräftig welche zusammen Wasserkräfte von nicht weniger als annähernd 164.000 Pferdestärken umfassen. Diese ebenso wertvollen als hochinteressanten „Mitteilungen des k. k. Eisenbahnministeriums" werden übrigens in absehbarer Zeit durch einen bereits in Vorbereitung begriffenen zweiten Teil der Denkschrift vervollständigt werden, der die Einzelheiten der wichtigsten Wasserkraftanlagen näher behandelt und namentlich auch die dafür beantragten bau- und wassertechnischen Ausführungen zeichnerisch ersichtlich macht.

Abschließend bedarf es wohl kaum eines hervorhebenden Hinweises, daß die „Mitteilungen" schon durch ihren oben besprochenen ersten Teil, gerade jetzt, wo bereits ein Elektrizitätsgesetzentwurf der Regierung vorliegt, besonders zeitgemäß gelten dürfen, während sie so oder so für alle an der Ausnutzung von Wasserkräften oder an der Einführung des elektrischen Eisenbahnbetriebes interessierten Kreise ganz außerordentliche Wichtigkeit besitzen. Die Veröffentlichung an sich ist gleich den auf verwandtem Gebiete in Schweden, in der Schweiz, in Bayern usw. erschienenen Denkschriften, von ganz hervorragender Bedeutung. Überhaupt kann es nicht dem leisesten Zweifel unterliegen, daß diese umfangreichen, so zielbewußt und vorzüglich durchgeführten Studien und Vorarbeiten vollauf geeignet sind, für die Wasserkraftausnutzung und hinsichtlich des elektrischen Eisenbahnbetriebes die wertvollsten Grundlagen zu bilden und neue Wege zu öffnen, welche innerhalb dieses Bereiches für alle Zukunft eine dauernde Erstarkung und glänzende Fortentwicklung unserer Staats- und Volkswirtschaft verbürgen.

Rumänien und die Mittelmächte.

Erweiterte Wiedergabe eines am 18. Dezember 1917 im „Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten" gehaltenen Vortrages von Privatdozent Dr. **Sigmund Schilder.**

Wien, Ende Februar 1918.

(**Fortsetzung zu Heft 9**).

Seitdem die rumänische Volkswirtschaft in größerem Ausmaß durch fremdes Kapital und ausländischen Unternehmungsgeist befruchtet wurde, hat sie die bedeutendsten Kapitalsmengen und die wertvollsten Anregungen von mittelmächtlicher Seite, das heißt von Deutschland und Österreich-Ungarn, empfangen. Dies geschah, obwohl die politisch tonangebenden rumänischen Gesellschaftskreise seit jeher eine höchst innige Kulturfreundschaft zu Frankreich hegten, die sich aber wirtschaftlich vorwiegend nur in einer verhältnismäßig starken Einfuhr französischer Luxuswaren, Bücher, Zeitungen usw. äußerte. Höchstens Belgiens kapitalistische und Unternehmerbetätigung in Rumänien war jener Deutschlands und Österreich-Ungarns einigermaßen vergleichbar. Natürlicherweise haben sich auch rumänische Kapitalisten selbst an der Förderung des Wirtschaftslebens ihres Landes mittels industrieller und ähnlicher Gründungen stark beteiligt.

An den großen Banken Rumäniens, die nicht nur das reine Bankgeschäft betrieben, sondern auch durch industrielle und sonstige geschäftliche Gründungen das Wirtschaftsleben des Landes in die Höhe brachten, waren fast nur deutsche und österreichisch-ungarische Kapitalien beteiligt. Dies gilt insbesondere von folgenden Banken:

„Banca Generale Romana", deutsche Gründung, 1897 von der Berliner Discontogesellschaft und S. Bleichröder ins Leben gerufen, im letzten Friedensjahr 1913 mit 161 Mill. Lei arbeitend, darunter 15 Mill. Aktienkapital und 4 Mill. Rücklagen, abgesehen von Finanzierung der Staats- und Gemeindeanlehen hauptsächlich im industriellen Gründungsgeschäft (Erdöl, Holz usw.) tätig;

„Rumänische Kreditbank", 1904 begründet, rein österreichische Schöpfung, von österreichischem Kapital unter Führung der Länderbank und der Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft zuerst die Bankfirma Jeschek & Comp. in Bukarest, sodann (1909) Dickin & Comp. in Bukarest und Galatz übernommen, verfügte 1913 über 122·2 Mill. Lei, darunter 20 Mill. Aktienkapital, 9·08 Mill. Rücklagen, beteiligt an Textilfabriken, an Unternehmungen für pflanzliche Öle Asphalt, Schokolade, Bonbons, Konserven, Holz, an einer metallurgischen Fabrik, einem Lagerhaus, der Staatslotterie usw.;

„Bank Marmarosch Blank & Comp. A.-G., 1905 begründet, eine rumänisch-deutsch (Berliner Handelsgesellschaft; Bank für Handel und Industrie, Berlin)- französisch (Banque de Paris et Pays bas)- ungarische (Pester Ungarische Kommerzialbank) Schöpfung, im Jahre 1907 zu 36% rumänischer, 24% deutscher, 20% französischer und ebensoviel ungarischer Anteil, 1913 Aktienkapital 20, Rücklagen 11·42, fremde Betriebsmittel 80·62 Mill. Lei, beteiligt an Unternehmungen für Zucker, Schälreis, Bier, Textilwaren, Maschinen, Schiffahrt, Eisenbahnbau, Elevatoren sowie an Banken innerhalb und außerhalb Rumäniens;

„Rumänische Komerzialbank", 1906 begründet von der Anglo-österreichischen Bank mit dem Wiener Bankverein, der Union Parisienne, den belgischen Banken Crédit Général Liegeois und Credit Anversois usw., beteiligt an metallurgischen Betrieben, einer Papierfabrik, einem Holzunternehmen, im Jahre 1913 unter 73·55 Mill. Lei Betriebsmitteln 12·72 Mill. Aktienkapital und Rücklagen.

Die im Jahr 1868 mit britischem Kapital begründete „Banca Romania societatea Anonima", die 1913 in „Bank of Roumania limit." umgetauft worden ist, hätte ursprünglich als Notenbank wirken sollen, befaßte sich aber stets nur mit reinen Bankgeschäften sowie Kreditgewährung an den Staat und die Gemeinden, ohne das Wirtschaftsleben des Landes durch industrielle und sonstige Gründungen nachhaltiger zu fördern. Im Jahre 1913 befanden sich unter ihren 42 Mill. Lei Betriebsmitteln 11·9 Mill. Aktienkapital und Rücklagen.

Die Notenbank „Banque Nationale de Roumanie", die Ende 1913 über 976 Mill. Lei (darunter Aktienkapital und Rücklagen 53·73, Banknoten 571·19 Mill.) verfügte, ist eine rein rumänische Schöpfung, die sich wenigstens äußerlich mit industriellen Gründungen nicht befaßte. Dagegen bediente sie sich hiezu zweier mit ihr in persönlicher und sachlicher Verbindung stehender, mittels rein rumänischer Kapitalien, ohne irgend welche Ententebeihilfe gebildeter Banken, die sich im Gründungsgeschäft Rumäniens reichlich betätigten, und von der Notenbank in weitgehendem Ausmaß unterstützt wurden. Es sind dies die „Bukarester Diskontobank", die Ende 1913 mit 71·3 Mill. Lei arbeitete, und die seit 1910 bestehende „Banca Romaneasca", die Ende 1913 über 125·4 Mill. Lei Kapitalien verfügte.

Banken mit industrieller und anderer geschäftlicher Gründungstätigkeit sind nicht der einzige wichtige Zweig des

Digitized by Google

rumänischen Wirtschaftslebens, worin die Mittelmächte den Ententestaaten vor Beginn des Weltkrieges weit voraus waren. So wurden Waldausnützungen in Rumänien fast durchaus von Firmen und Kapitalisten Österreich-Ungarns und Deutschlands betrieben. In der Donauschiffahrt überwog Österreich-Ungarn nebst Deutschland bei weitem, wenn auch in der Seeschiffahrt, insbesondere in Konstantza und Sulina Fahrzeuge aller Flaggen, namentlich britische und griechische, anzutreffen waren. In der Zuckerindustrie war neben deutschem und österreichischem auch belgisches Kapital etwas stärker vertreten.

Die rumänische Erdölindustrie war dagegen seit jeher ein Feld völlig internationaler Spekulation, worin, neben rumänischem Kapital selbst, französische, britische, holländische, belgische, nordamerikanische usw. Kapitalisten stark beteiligt waren. Immerhin betrug der Anteil des deutschen Kapitalsmarktes an den gesamten, ungefähr 500 Mill. Lei betragenden Anlagen der rumänischen Erdölindustrie rund 160 Mill. Lei. Der Anteil Österreich-Ungarns war leider stets gering.

Im Jahre 1915 betrug der deutsche Besitz an rumänischen Staatspapieren 900 bis 1000 Mill. Lei bei einer Zinsenzahlung nach Deutschland von 46·5 Mill. Am 1. April 1916 betrug die gesamte Auslandsschuld des rumänischen Staates etwa 2075 Mill. Lei. So hätte also Deutschland ungefähr die Hälfte der rumänischen Staatsschuld, die vorwiegend durch die Gruppe Diskontogesellschaft, S. Bleichröder begeben worden ist, an sich gebracht, wenn nicht 1915 und 1916 nach Rumänien für Nahrungs- und Futtermittel, Erdölerzeugnisse usw. 200 bis 300 Mill. Lei Staatspapiere aus Deutschland zurückgeflossen wären. Hiezu kamen noch 300 Mill. Lei deutscher Kapitalien, die in rumänischen Banken, Erdölunternehmungen, Industrie- und Handelsbetrieben angelegt waren.

(Fortsetzung folgt.)

SCHIFFAHRT.

Wirtschaftsausschuß für die Flußschiffahrt. Zufolge Verordnung des Handelsministers vom 18. März 1918, RGBl. Nr. 101, wird zur Vertretung der besonderen Interessen der Flußschiffahrt ein „Wirtschaftsausschuß für die Flußschiffahrt" mit dem Sitze in Wien errichtet, dem die Aufgabe gestellt ist, Gutachten und Anträge in Flußschiffahrtsangelegenheiten zu erstatten und an der Kriegs- und Übergangswirtschaft, so weit sie die Flußschiffahrt berührt, mitzuwirken. Er besteht aus 15 vom Handelsminister ernannten berufsangehörigen Personen, besitzt die Rechtsstellung einer juristischen Person und wird nach erstem von einem Vorstand, bestehend aus einem Vorsitzenden, einem Stellvertreter und höchstens zwei Mitgliedern, vertreten. Diese Persönlichkeiten werden ebenfalls vom Handelsminister aus dem Kreise der Ausschußmitglieder ernannt und haben ihr Amt, so wie dieser ehrenamtlich auszuüben. Die Vollversammlungen des Ausschusses sind einer Reihe von Geschäften zur ausschließlichen Beschlußfassung vorbehalten; seine Beschlüsse sind für den Vorstand bindend. Dem Ausschusse ist ein Regierungskommissär beizugeben, dem die Ausübung der staatlichen Aufsicht obliegt.

Die Donau im Kriege. Nach einer von der k. u. k. Zentraltransportleitung der Allgemeinen Export-Import Revue zur Verfügung gestellten Mitteilung bestand der gemietete Schiffspark der Z. T. L. im Februar 1918 aus 126 Remorkördampfern und 1079 Schlepp- und Tankschiffen. Zufolge der Winterwitterung konnte die Schiffahrt nur auf dem unteren, eisfreien Abschnitte der Donau betrieben werden. Es wurden im Monat Februar trotz des eingeschränkten Verkehres 2594 Personen, 5703 Pferde, 8 Geschütze, 731 Fuhrwerke, 437 *t* Munition, 5899 *t* Proviant, 33.964 *t* sonstiges Kriegsmaterial, 44.562 *t* Getreide. 6936 *t* Öl und Ölprodukte, 3706 *t* Rohstoffe, 4417 *t* Schwefelkies, 1286 *t* Chromerz, 1261 *t* Holz und endlich 45.527 *t* sonstige Transporte im Betriebe der Z. T. L. befördert. Mit den während des Krieges eingelegten Trajekten wurden zwischen Kevevára—Semendria 4124, zwischen Rustschuk—Giurgiu 2820 und zwischen Zabser—Boljevci 860 Eisenbahnwaggons übersetzte. Die Hebung der versenkten Fahrzeuge wurde trotz der ungünstigen Witterung rastlos fortgesetzt. Bisnun wurden insgesamt 386 verschiedene versenkte Fahrzeuge gehoben. Versenkt blieben noch 347 Fahrzeuge.

Nachtfahrten auf der Donau. Von Rechtsrat Ditthorn Regensburg. Die k. k. Zentraltransportleitung in Wien, der bekanntlich die gesamte Donauschiffahrt unterstellt ist, hat im Vorjahre damit begonnen, für die Schleppschiffahrt auf der unteren Donau den Nachtverkehr einzuführen und damit überraschend günstige Erfolge erzielt. Die für den Nachtverkehr bestimmten Dampfer wurden mit Scheinwerfern ausgerüstet und außerdem wurde an vielen Stellen das Fahrwasser durch Leuchtbojen bezeichnet. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Donauschiffahrt betrug nahezu 50%. Dies veranlaßte die k. k. Zentraltransportleitung zu untersuchen, ob und unter welchen Voraussetzungen auch bei finsteren Nächten die Strecke Regensburg—Wien befahren werden kann.

Die Versuchsfahrt, die von Korvettenkapitän Döbrentey geleitet wurde, begann bei Neumond und sehr niedrigem Wasserstand am 8. April l. J. nachmittags 4 Uhr in Wien. Der mit Scheinwerfern ausgerüstete Dampfer „Elöd" der kgl. ungar. Fluß- und Schiffahrts-Aktiengesellschaft führte im Anfang drei auf 13·5 *dm* getauchte Schleppe mit zusammen 770 *t* Ladung und traf, nachdem er je einen Schlepp in Linz und Passau abgestellt hatte, nach ununterbrochener Fahrt mit einem Schlepp am 11. April l. J. um Mitternacht in Regensburg ein.

Die schwierigen Furten im Tullnerbecken, der Struden, die Furten oberhalb desselben, sowie der Schlägen oberhalb Linz, wurden in der Dunkelheit ohne Anstand durchfahren.

Die Talfahrt mit zwei mit Kohle beladenen Schleppen wurde in Regensburg am 12. April früh $3^1/_2$ Uhr angetreten.

Es wurde also die Strecke Wien—Regensburg in 80 Stunden zurückgelegt, während sonst mindestens die doppelte Zeit hiezu gebraucht wird. Die Ankunft in Wien wurde auf 13. April mittags berechnet. Es ist also der unumstößliche Beweis geliefert, daß Nachtfahrten auf der österreichischen und bayerischen Donau selbst unter schwierigen Verhältnissen mit voller Sicherheit durchführbar sind. Dieser selbst von Fachleuten bezweifelte und nunmehr klar erwiesene Erfolg der Scheinwerfer-Nachtfahrten ist für die ganze Zukunft des Donauverkehres, insbesondere aber für die bald beginnende Versorgung Deutschlands und Österreich-Ungarns mit ukrainischem Getreide von weittragender Bedeutung. Die Scheinwerfer gewähren in diesem engen Strombett fast die gleiche nautische Orientierung wie das Tageslicht und es kann daher auf die Errichtung von Leuchtfeuern und Legung von Leuchtbojen auf dieser Strecke vollkommen verzichtet werden. Hingegen erscheint eine vollkommenere durchgeführte Tagesbezeichnung der Fahrrinne notwendig.

Es darf diese gelungene Versuchsfahrt als bahnbrechend für den künftigen Donauverkehr, dem große Aufgaben bevorstehen, bezeichnet werden. Herr Korvettenkapitän Döbrentey, der unermüdlich und erfolgreich für die Modernisierung der Donauschiffahrt tätig ist, erwirbt sich hiedurch den berechtigten Dank der weitesten Kreise.

(Aus Heft 9 „Der freien Donau".)

Digitized by Google

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Se. k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 4. Mai d. J. dem Sektionschef im Eisenbahnministerium Ing. Wenzel Burger den österreichischen Ritterstand und den Oberbauräten Ing. Karl Alter und Ing. Paul Dittes den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse, sämtlichen mit Nachsicht der Taxe, allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten tritt bei seiner diesjährigen zweiten satzungsmäßigen Aufführung, Donnerstag, den 16. Mai, 7 Uhr abends, mit einem eigenen zur Mitwirkung eingeladenen Chor von 200 Damen vor die Öffentlichkeit. Nebst Männer- und gemischten Chorwerken von Schubert, Führich, Hochreiter, Mendelssohn, R. Franz und Liszt, kommt ein größeres gemischtes Chorwerk das „Deutsche Liederspiel" (Worte nach älteren und neueren deutschen Volksliedern vertont für Soli, gemischten Chor und Klavier von H. v. Herzogenburg) zur Aufführung. Mitwirkende sind: Konzertsängerin Gusti Schlezak, Konzertsänger Dr. Karl Bayer, Pianist Roderich Bass. Dirigent: Chormeister Karl Führich.

KLUBNACHRICHTEN.

Verteilung der Diplome an Jubilare des Klubs.

Präsident Exzellenz Dr. von Wittek hielt bei der Versammlung am 30. April 1918 nachstehende Ansprache:

Geehrte Herren!

Bevor wir zur Abhaltung der heurigen Hauptversammlung schreiten, haben wir einer Dankespflicht Genüge zu tun.

Im abgelaufenen Jahre haben zahlreiche Klubmitglieder die 40 jährige bezw. 25 jährige Angehörigkeit zu dem Klub vollendet.

Wir danken diesen Herren herzlichst für ihre Anhänglichkeit an den Klub, für die Treue, die sie uns gewahrt haben, für das Interesse, das sie unseren Bestrebungen entgegenbrachten. Wir wünschen und hoffen, daß sie insgesamt noch viele, viele Jahre als liebwerte Kollegen in unserer Mitte weilen mögen.

Ich ersuche den Herrn Schriftführer, die Namen dieser unserer verehrten Mitglieder zu verlesen, um ihnen, soweit sie sich hier einfinden konnten, das betreffende Diplom einzuhändigen, Jenen Jubilaren, die hier zu erscheinen verhindert waren, wird das Diplom zugesendet werden.

Diesbezüglich haben sich entschuldigt die Herren: Zentralinspektor Karl Fischer, Inspektor Adalbert von Merta, Oberinspektor Rudolf Ritter von Pischof, kaiserlicher Rat Kessler namens des Weltreisebureau Thomas Cook, Leobersdorfer Maschinenfabrik, kaiserlicher Rat Oskar Berl.

Ganz besonders begrüße ich unter den erschienenen Jubilaren Herrn Stationschef i. R. Karl Šediv y, der aus diesem Anlasse die unter den heutigen Verhältnissen sehr beschwerliche Reise von Prag hieher unternommen hat.

Schriftführer Inspektor Taussig liest:

a) 40 Jahre gehören dem Klub an die Herren:

Dr. Ferdinand Altmann, k. k. Hofrat; D. Berl, Großhandlungshaus; Karl Fischer, Zentralinspektor i. R.; Hermann Hulles, Oberinspektor i. R.; Fridolin Jentsch, Oberinspektor i. R.; Leobersdorfer Maschinenfabriks-Aktiengesellschaft; Alois Lode, k. k. Baurat in Innsbruck; Adalbert Merta, Edler von Mährentreu, Inspektor i. R.; Julius Pintsch, Zentralbureau; Rudolf Ritter von Pischof, Oberinspektor i. R.; Emil Rank, Oberinspektor i. R.; Karl Šediv y, Stationschef i. R. in Prag-Smichow; Alois Seifert, k. k. Regierungsrat; Karl Wagner, Oberinspektor i. R.

b) 25 Jahre gehören dem Klub an die Herren:

Thos Cook und Son, Weltreisebureau; Ing. Robert von Jenny, Staatsbahnrat i. R.; Ing. Ernst Reitler, Staatsbahnrat.

Den erschienenen Jubilaren wurde das Diplom überreicht, das dieselben mit Dankesworten an den Präsidenten entgegennahmen.

* * *

Protokoll über die 41. Hauptversammlung des Klubs österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten am 30. April 1918.

Präsident Exzellenz Dr. Heinrich Ritter von Wittek eröffnete die Hauptversammlung mit nachstehender Ansprache:

„Geehrte Herren!

Laut § 11 der Klubsatzungen ist zur Beschlußfähigkeit einer ordentlichen Hauptversammlung die Anwesenheit von mindestens einem Zehntel der stimmberechtigten Mitglieder notwendig.

Unser Klub zählt gegenwärtig 599 ordentliche Mitglieder. Da die zur Beschlußfähigkeit notwendige Anzahl Klubmitglieder um 6 Uhr nicht anwesend war, konnte die ordentliche Hauptversammlung nicht abgehalten werden. An deren Stelle eröffne ich die bereits in der Einladung vorgesehene 41. außerordentliche Hauptversammlung.

Ich begrüße die erschienenen Herren auf das herzlichste, stelle zunächst fest, daß die Einladung zur Hauptversammlung an die Klubmitglieder am 1. und 15. April 1918 ergangen ist und die Anzeige von der Abhaltung der Hauptversammlung an die k. k. Polizeidirektion rechtzeitig, und zwar am 3. April 1918 erfolgte.

Ferner habe ich mitzuteilen, daß ihr Ausbleiben entschuldigt haben die Herren: Staatsbahnrat Dr. Friedrich Feldscharek und Staatsbahnrat Richard Jelinek.

Ich schreite nunmehr zur Ernennung der Verifikatoren für den Versammlungsbericht und bitte die Herren Regierungsrat Dr. Hilscher und Inspektor Freud sich dieser Aufgabe freundlichst zu unterziehen.

Die weltbewegenden Ereignisse, deren Zeuge zu sein uns bestimmt ist, sind Ihnen allen aus eigener Wahrnehmung geläufig. So sehr wir uns bemühen, durch Veranstaltungen und Vorsorgen mannigfachster Art über die schwere Zeit hinwegzukommen, an unserem Klub gehen die Verhältnisse leider auch nicht spurlos vorbei. Zahlreiche Mitglieder des Klubs stehen, zum Teil schon seit Kriegsbeginn, an der Front und ihrer mehrere haben ihre militärische Berufspflicht mit ihrem Blute besiegelt. Wir entbehren schmerzlich ihre Mitwirkung und neigen uns ehrerbietig vor ihrer Heldentreue.

Von unseren übrigen Klubkollegen leiden aber am meisten jene, die, an Jahren vorgerückt, die stille Hoffnung jedes Beamten hegten, einen ungetrübten Ruhestand zu genießen, und die, statt des erwarteten und ehrlich verdienten sorgenfreien Alters nun infolge der Teuerung Verhältnissen gegenüberstehen, für die das Wort Entbehrungen zumeist eine zu milde Bezeichnung ist. Und doch ist niemals ein Wort des Unmutes von diesen Männern zu hören; es sind eben Opfer, die die in unserem Kreise vereinigten Beamten ebenso willig und widerspruchslos tragen, als sie früher ihr bestes Wissen und Können daransetzten, um der ihnen übertragenen Aufgabe gerecht zu werden. So bietet unsere Vereinigung das Bild, daß sowohl diejenigen, die in emsigem Schaffen pflichtgetreu den großen Anforderungen entsprechen, welche die außerordentlichen Verhältnisse an sie stellen als auch jene, denen hiebei mitzuwirken nicht mehr vergönnt ist, einig und geschlossen sich den oft harten Bedingungen unterwerfen, die der durch den frevelhaften Vernichtungswillen unserer Feinde entfesselte und fortgesetzte Krieg allen Völkern auferlegt. In dieser Einigkeit kommt der unbeugsame Willen zum Ausdruck, standzuhalten und sich würdig anzureihen jenen, die an Ort und Stelle durch persönlichen Mut uns einen ehrenvollen Frieden erkämpfen.

Es obliegt mir, bevor ich in die Tagesordnung eintrete, die traurige Pflicht, des Verlustes zu gedenken, den der Klub durch das Ableben einer Anzahl von Mitgliedern im abgelaufenen Jahre erlitten hat.

Ich ersuche den Herrn Schriftführer, die Namen dieser Mitglieder verlesen zu wollen."

Schriftführer Inspektor Taussig liest:

Im Jahre 1917 sind gestorben die Herren:

Wilhelm Albrecht, Inspektor i. R.;
Ferdinand von Altvater, k. k. Regierungsrat;
Gustav Bernklau, Oberinspektor i. R.;
Dr. Max Freiherr von Buschmann, k. k. Sektionschef i. R.;
Hans Fillunger, Oberinspektor i. R.;
Leopold Guttmann, Oberrevident;
Heinrich Hrebenda, Ingenieur;
Dr. Hans Kolisko, k. k. Ministerialrat, Staatsbahndirektor;
Exzellenz Johann Ritter Löbl von Tauernstorff, k. u. k. Feldmarschalleutnant;
August Ritter von Lochr, k. k. Hofrat;
August Lohnstein, Präsident der Länderbank;
Eduard Lury, k. k. Oberbaurat;
Ernst Metschelmayer, Oberinspektor i. R.;
Johann Rotky, k. k. Hofrat;

Digitized by Google

Josef Saliger, Direktor der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft;
Ferdinand Titze, k. k. Hofrat;
Wilhelm Wraschtil, k. k. Hofrat i. R.

Präsident: Lang ist die traurige Liste, die eben verlesen wurde und jeder der Genannten war eine markante, von uns allen hochgeschätzte Persönlichkeit. Tiefer noch als bei jedem einzelnen unserer verblichenen Kollegen äußert sich für unseren Klub das Hinscheiden des Herrn Hofrates von Loehr. Bereits in der Klubversammlung vom 4. Dezember haben wir unserer Trauer über das Ableben dieses unser aller Freundes Ausdruck gegeben und dessen zielweisende Tätigkeit für den Klub gewürdigt. Heute vermögen wir neuerlich darauf hinzuweisen, daß uns der Verlust des Herrn Hofrates von Loehr eine unausfüllbare Lücke bedeutet.

Wir werden unseren verblichenen Kollegen stets ein ehrendes Gedenken bewahren; Sie haben sich, meine Herren, von Ihren Sitzen erhoben; Sie gestatten, daß diese Kundgebung der Trauer im Protokoll der heutigen Versammlung zum Ausdrucke komme.

Weiter habe ich den Herren die Mitteilung zu machen, daß am 15. April d. J. an die Klubleitung von Budapest folgendes Telegramm einlangte:

„Wir verständigen Sie hocherfreut, daß unsere Generalversammlung Herrn Präsidenten Exzellenz Ritter von Wittek und Vizepräsidenten Hofrat von Csatary zur Dokumentierung der Kollegialität gegenüber dem Bruderklub zu Ehrenmitgliedern gewählt. Ungarischer Eisenbahn- und Schiffahrtsklub". (Allgemeiner Beifall).

Die Ehrung, die in dieser Wahl gelegen ist, nehmen ich und Hofrat von Csatary freudig bewegt, aber nicht allein für unsere Person an; der ungarische Eisenbahn- und Schiffahrtsklub hat durch unsere Ernennung zu seinen Ehrenmitgliedern unseren Klub in seiner Gesamtheit geehrt und hiefür danken wir demselben herzlichst. Desgleichen danken wir unserem Bruderklub für die Hervorhebung der Kollegialität, die namentlich wertvoll ist in der gegenwärtigen Zeit, in welcher der feste Zusammenschluß aller führenden Kräfte beider Staaten der Monarchie mehr denn je patriotische Pflicht ist.

Wir haben dem Präsidium des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsklubs persönlich für die uns gewordene Auszeichnung wärmstens gedankt.

Ich gehe nun zur Tagesordnung über, und zwar zunächst zu Punkt 1: Bericht des Ausschußrates über das Klubjahr 1917.

Hiezu hat sich zum Worte gemeldet Herr Regierungsrat Dr. Hilscher. Ich erteile ihm das Wort.

Regierungsrat Dr. Hilscher: Nachdem sich der Jahresbericht bereits seit 14 Tagen in unseren Händen befindet, beantrage ich, von dessen Verlesung abzusehen.

Präsident: Wird gegen diesen Antrag eine Einwendung erhoben?

Es ist dies nicht der Fall, daher erscheint der Antrag angenommen und wird von der Verlesung des Berichtes Abstand genommen.

Wie in dem Berichte ausgeführt, haben wir im verflossenen Jahre — um die Vollendung des 40. Klubjahres in einer den Zeitverhältnissen entsprechenden Weise öffentlich zum Ausdruck zu bringen — das Heft 21 unserer Klubzeitung als Festnummer herausgegeben, die, wie von vielen Seiten hervorgehoben wurde, allgemeinen Anklang gefunden hat. Dank der umsichtigen Administration durch den Zeitungsausschuß haben die Kosten dieser Herausgabe den Klub nicht belastet, und ich statte hiemit allen Herren, die an dem Zustandekommen dieser Festschrift mitgewirkt haben, den besten Dank ab.

Unser Dank gebührt namentlich auch dem Vortragskomitee, insbesondere dessen trefflichen Obmann Herrn Vizepräsidenten Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler, der unermüdlich tätig war, uns hochinteressante Vorträge zugänglich zu machen, die uns mannigfache Anregung und durch ihren wissenschaftlichen Wert vielseitige Belehrung gebracht haben.

Wir schulden auch Dank den Damen und Künstlern, welche durch Veranstaltung der Donnerstagszusammenkünfte nicht nur für die Kriegsfürsorge tätig waren, sondern auch fördernd auf das gesellige Klubleben wirkten.

Unsere Vorsorge zur Beschaffung und Verteilung von Lebensmitteln wurde eifrig betrieben. Die Knappheit aller Bedarfsartikel, die uns alle drückt, hindert viele Geschäftsleute trotz besten Willens an der Lieferung des Erforderlichen. Umso dankbarer müssen wir diejenigen Persönlichkeiten hervorheben, die uns trotzdem nach Kräften durch Zuweisung von Waren unterstützen und so unseren Hausfrauen manche Sorge erleichtern.

In dieser Beziehung haben wir besonders zu danken: Herrn kaiserlichen Rat Rußbacher, Generaldirektor der Gebr. Stollwerk-Fabriken; Herrn A. Büschel, Chef der gleichnamigen Eierexportfirma; den Herren Engelbert Ensmann und Hans Sobotka, Direktoren der österr. Viehverwertungsgesellschaft; Herrn Staatsbahnrat Dr. Lieberbauer, Vorstand des Salzgeschäftes der k. k. österr. Staatsbahnen.

All den Genannten sprechen wir unseren herzlichsten Dank aus.

Ich gehe nunmehr zu Punkt 2 der Tagesordnung: Bericht der Rechnungsprüfer, über, und bitte Herrn Inspektor Hanausek, diesen Bericht zu erstatten.

Inspektor Hanausek liest:

Hochgeehrte Hauptversammlung!

Herr Oberingenieur Kulka, Herr Adjunkt Heyl und meine Wenigkeit haben am 26. März 1918 festgestellt, daß die Buchführung und Kassengebarung des Ausschußrates des Klubs österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten hinsichtlich der Einnahmen und Ausgaben unter sorgfältiger Prüfung der gesamten Rechnungsbelege und des Vermögensbestandes vollkommen richtig befunden wurde.

Gleichzeitig wurde unsererseits die Gebarung über die Administration der Österr. Eisenbahnzeitung, des Geselligkeits-, Begünstigungs- und Exkursionskomitees, sowie die Verwaltung der Sekretariatskasse einer genauen Prüfung unterzogen und wird hiemit bestätigt, daß die Rechnungen mit dem Kassenstand vollkommen übereinstimmen bezw. die Bücher und die Kasse mit größter Gewissenhaftigkeit geführt wurden.

Es kann von dieser Stelle aus nur wiederholt betont werden, daß den mit der Führung der Bücher und des Kassenwesens betrauten Herren Ausschußräten und dem Herrn Klubsekretär für die besondere Mühewaltung bester Dank und vollste Anerkennung gebühren.

Infolge dieses Ergebnisses gestatte ich mir den Antrag zu stellen:

Eine hochgeehrte Hauptversammlung wolle den Rechnungsabschluß für das Kalenderjahr 1917 genehmigend zur Kenntnis nehmen und der Klubleitung die Entlastung erteilen.

Präsident: Wird zu diesem Antrage das Wort gewünscht? Es ist dies nicht der Fall; ich bitte daher jene Herren, die dem gestellten Antrage gemäß die Entlastung erteilen wollen, wodurch zugleich auch der Geschäftsbericht des Ausschußrates zur Kenntnis genommen erscheint, die Hand zu erheben.

Ich bitte um die Gegenprobe.

Die Entlastung ist einstimmig erteilt.

Ich erlaube mir, den Herren Rechnungsprüfern für ihre Mühewaltung den herzlichsten Dank auszusprechen.

Wir kommen nun zu Punkt 3 der Tagesordnung, und zwar zur Wahl eines Präsidenten, eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers, eines Kassiers und sieben Mitgliedern des Ausschusses.

Im heurigen Jahre scheiden gemäß § 9 unserer Satzungen infolge Ablaufes der Amtsdauer folgende Herren aus dem Ausschußrate:

der Präsident,
der Vizepräsident Oberinspektor Felix Wilhelm,
der Schriftführer Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher,
der Kassier Revident Adolf Nowak;

die Ausschußräte:

Staatsbahnrat Dr. Michael Epstein,
Direktorstellvertreter Ing. Berthold Kriser,
Oberinspektor Rudolf Mansch,
Oberstaatsbahnrat Dr. Johann Ritter von Prunkul,
Oberrevident Sigismund Rosenberg,
Ministerialkonzipist Dr. Otto von Steyrer.

Außerdem ist für den verstorbenen Ausschußrat Hofrat August Ritter von Loehr eine Neuwahl erforderlich.

Zur Durchführung der Wahl bitte ich die ausgefüllten Stimmzettel, und zwar für die Wahl des Präsidenten den roten, des Vizepräsidenten den grauen, des Schriftführers den grünen, des Kassiers den blauen und der sieben Ausschußräte den weißen Stimmzettel abzugeben. Zur Vornahme der Wahlprüfung schlage ich die Herren Inspektor Hanausek, Oberinspektor Poesckko, Inspektor Rösner vor und bitte die Genannten, sich dieser Mühe freundlichst zu unterziehen.

Ich unterbreche zur Vornahme der Wahl die Sitzung für kurze Zeit.

Präsident (nach einer Pause): Während die Herren die Wahlprüfung durchführen, wollen wir zu der im selben Punkte der Tagesordnung vorgesehenen Wahl der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter schreiten. Zum Worte hat sich gemeldet Herr kaiserlicher Rat Ulmann.

Ich erteile ihm das Wort.

Kaiserlicher Rat Ulmann: Ich stelle den Antrag, die Herren Inspektor Karl Hanausek, Oberingenieur Otto Kulka und Inspektor Julius Rösner zu Rechnungsrevisoren, die Herren

Digitized by Google

Adjunkt Heyl, Oberinspektor Josef Schlüsselberger und Oberstaatsbahnrat Dr. Max Wolf zu deren Stellvertretern durch Zuruf zu wählen.

Präsident: Wird gegen diesen Antrag eine Einwendung erhoben?

Es ist dies nicht der Fall, ich gebe daher dem Antrage statt und bitte jene Herren, die mit dem Vorschlage, die genannten Herren durch Zuruf zu wählen, einverstanden sind, die Hand zu erheben.

Ich bitte um die Gegenprobe.

Die Wahl ist durch Zuruf erfolgt und die genannten Herren erscheinen einstimmig gewählt.

Als Punkt 4 der heutigen Tagesordnung ist der Antrag des Ausschußrates auf Wahl von Ehrenmitgliedern aufgenommen.

Diesbezüglich stellen wir den Antrag, Herrn Hofrat Ignaz Konta zum Ehrenmitgliede des Klubs zu ernennen.

Herr Hofrat Konta hat die Gründung eines Eisenbahnklubs bereits im Jahre 1866 angeregt und eifrig verfolgt, ist seit dem Jahre 1877, also seit der erfolgten Gründung, Klubmitglied. Herr Hofrat Konta betätigte stets sein regstes Interesse für den Klub und dessen Ziele, das auch in der denkwürdigen Festrede unseres verewigten Kollegen Dr. Liharzik anläßlich des 25jährigen Klubjubiläums am 23. November 1901 besonders hervorgehoben wurde. Schon vordem gab sein, am 18. Jänner 1881 abgehaltener Vortrag über „Wissenschaftliche und fachliche Fortbildung der Eisenbahnbeamten" die Anregung zu der auf Basis der Kontaschen Ausführungen in das Leben gerufenen Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte, der viele Eisenbahnbeamte ein gedeihliches Vorwärtskommen verdanken.

Die hervorragenden Leistungen Hofrat Kontas auf dem Gebiete der Fachliteratur des Eisenbahnwesens sind allbekannt. Wir dürfen ihn, den vieljährigen Herausgeber des Jahrbuches der Eisenbahnen der österr.-ungarischen Monarchie, den Verfasser eines Hauptabschnittes der preisgekrönten Geschichte des Eisenbahnwesens und einer Reihe wertvoller fachlicher Veröffentlichungen als den verehrungswürdigen Nestor dieses Wissenszweiges ansprechen, und würden es uns zur besonderen Freude rechnen, ihn durch die Ehrenmitgliedschaft unseres Klubs als dauernd zu uns gehörig bezeichnen zu können. Ich zweifle nicht, daß der vom Ausschußrate einstimmig beschlossene Antrag auf diese Wahl die Gutheißung der geehrten Versammlung finden wird.

Ich bitte nunmehr jene Herren, welche mit der Wahl des Herrn Hofrates Ignaz Konta zum Ehrenmitgliede des Klubs einverstanden sind, die Hand zu erheben.

Ich bitte um die Gegenprobe.

Der Antrag ist einstimmig angenommen.

Soeben wird mir das Resultat der durchgeführten Wahl übergeben, und zwar:

Abgegeben wurden 34 Stimmzettel, davon einer leer.

Gewählt wurden:

zum Präsidenten meine Wenigkeit mit 33 Stimmen,

zum Vizepräsidenten Herr Sektionschef Ing. Bruno Ritter von Enderes mit 33 Stimmen,

zum Schriftführer Herr Inspektor Dr. Ludwig Prochaska mit 33 Stimmen,

zum Kassier Herr Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher mit 33 Stimmen;

zu Ausschußräten die Herren:

Inspektor Geza Gans	mit	20	Stimmen
Ministerialrat Heinrich Hirt	„	32	„
Ministerialsekretär Dr. Gustav Huber	„	32	„
Inspektor i. R. Theodor Kövesdy	„	32	„
Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen	„	32	„
Generalsekretär Dr. Alfred Neumann	„	32	„
Inspektor Gustav Sellner	„	31	„

Ich begrüße die neugewählten Herren auf das herzlichste und hoffe auf ihre tatkräftige Mitwirkung bei der Leitung unseres Klubs und Förderung seiner Interessen und Ziele.

Zu Punkt 5 der Tagesordnung „Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge" stelle ich fest, daß solche in der satzungsmäßigen Frist nicht eingebracht wurden; es entfällt daher dieser Punkt, und die Tagesordnung ist erschöpft.

Wünscht noch jemand eine Bemerkung zu machen?

Da dies nicht der Fall ist, danke ich den Herren für ihr Erscheinen und schließe ich die heutige Hauptversammlung mit dem Wunsche auf Wiedersehen im Herbste nach gedeihlich verbrachtem Sommer.

Der Schriftführer: *Inspektor Taussig.*

Geprüft und richtig befunden:

Karl Freud m/p. *Dr. Franz Hilscher* m/p.

Sommer-Ausflüge.

Im Einvernehmen mit dem Exkursionskomitee hat das Vortragskomitee beschlossen, im Sommer dieses Jahres einige Besichtigungsausflüge zu veranstalten. Vorläufig stehen nachstehende Ausflüge fest:

Mittwoch, den 22. Mai d. J.: Besuch der Rothschild-Gärten in Wien XIX. Sammelpunkt der Teilnehmer; Hohe Warte, Endstation der „Elektrischen", Linie 37, um ½4 Uhr nachmittags. Nach der Besichtigung gemeinsamer Besuch des Café-Restaurants Rudolfhof in Grinzing, wo Herr Dr. Rudolf Wagner in liebenswürdiger Weise Erläuterungen über das Gesehene geben wird.

Mittwoch, den 29. Mai d. J.: Besichtigung des Palmenhauses in Schönbrunn unter Führung des Herrn Dr. Rudolf Wagner. Treffpunkt der Teilnehmer in Hietzing, Maximilian-(Kirchen-)Platz, um ½4 Uhr nachmittags. Nachher Jause am „Tivoli".

Mittwoch, den 5. Juni d. J.: Fahrt nach Albern (N.-Ö.) zur Besichtigung der Arboretums (Baumschule) der Gemeinde Wien. Zusammenkunft: i Station Kaiser-Ebersdorf der Landesbahn Wien-Preßburg bezw. Endstation der „Elektrischen", Linie 73 (erreichbar durch Linie 71), um 4 Uhr nachmittags. Auch für diese Fahrt hat Herr Dr. Rudolf Wagner die Führung übernommen. Jausenstation wird noch zeitgerecht bekanntgegeben werden.

Die Klubleitung hofft, daß sich zu diesen Ausflügen, die nur bei ausgesprochen schlechtem, regnerischen Wetter unterbleiben, recht viele Teilnehmer einfinden werden. Von Klubmitgliedern eingeführte Gäste willkommen.

Beilagen für die Jause wollen mitgenommen werden.

Es war beabsichtigt, so wie in früheren Jahren, auch heuer wieder die Wienerwaldausflüge an Sonntagvormittagen aufzugreifen, doch mußte leider davon Abstand genommen werden, mit Rücksicht auf die derzeit bestehenden ungünstigen Verkehrsverhältnisse der Bahnen und der Straßenbahn. *Ing. Taussig*, Schriftführer.

* * *

Korporative Besichtigung des technischen Museums für Industrie und Gewerbe.

Über Anregung des Klubpräsidiums veranstaltet das Vortragskomitee im Einvernehmen mit dem Exkursionskomitee Dienstag, den 11. Juni 1918, um 4 Uhr nachmittags, eine korporative, für Klubmitglieder, deren Angehörige und Gäste zugängliche Besichtigung des Technischen Museums für Industrie und Gewerbe unter von der Direktion des genannten Instituts in entgegenkommendster Weise beigestellter fachmännischer Führung. Anmeldungen hiefür bis längstens 8. Juni mittags im Klubsekretariate gegen Erlag der Besichtigungsgebühr (30 h pro Person für Mitglieder und Angehörige, 50 h pro Person für Gäste). Zusammenkunft am 11. Juni, ¾4 Uhr nachmittags, bei dem Museumsgebäude, XIII. Bezirk, Mariahilferstraße Nr. 212. (Straßenbahnwagen der Linie 58, 59, 60 und L.) Die Klubmitglieder werden ersucht, hiebei das Klubabzeichen anzulegen; solche sind auch im Klubsekretariate zum Preise von K 2·40 für das Stück erhältlich.

* * *

Neue Begünstigungen.

Im Klubsekretariate erliegen zwei Permanenzkarten zum Besuche des Kaisergartens. Diese sind zum täglich einmaligen Eintritt gültig und berechtigen auch zum unentgeltlichen Besuche der Ersatzmittelausstellung. Benutzungsgebühr pro Person und Tag 40 Heller. Die Karten müssen bis Mittag des dem Besuchstage folgenden Tages im Klubsekretariate rückgestellt sein, sonst muß die Gebühr für jeden folgenden Tag bis zur Rückstellung bezahlt werden. Bei Verlust der Karten ist eine Entschädigung von K 12 für das Stück zu leisten.

Das Benefizienkomitee.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 1172—III 18/8 am 29. April 1918.

Betreff: Offertausschreibung.

Bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien gelangen die Unterbauarbeiten für die Erweiterung der Werkstättenanlage in St. Pölten zur Vergebung. Der Endtermin für die Angebote läuft am 31. Mai 1918 um 12 Uhr mittags ab. Nähere Bestimmungen für die Einbringung der Angebote enthält die Kundmachung in der „Wiener Zeitung".

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 11. Wien, den 1. Juni 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Die Beförderung von Gütern durch die Straßenbahnen in Brünn, Graz, Linz und Prag. Von Dr. Emil Weinberg, Wien. Ehrenmitglied k. k. Hofrat J. Konta. — Dr. Josef Nilius †. — Rumänien und die Mittelmächte. Vortrag, gehalten von Privatdozent Dr. Sigmund Schilder. — Schiffahrt: Anerkennung für die Seebehörden und die Seehandelsschiffahrt. Schiffahrtsfragen der Zukunft. — Verschiedenes: Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich. Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1918. Die Leistungen der Eisenbahner bei dem Angriff gegen Italien im Herbste 1917. — Bücherschau: Der „Compaß". „Kriegsalbum des Eisenbahnregiments." — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Die Beförderung von Gütern durch die Straßenbahnen in Brünn, Graz, Linz und Prag.

Von **Dr. Emil Weinberg, Wien.**

Im Hefte 15 der vorliegenden Zeitschrift vom 1. August 1917 erschien ein Aufsatz des Schreibers dieser Zeilen unter der Aufschrift: „Die Beförderung von Gütern auf den städtischen Straßenbahnen der Gemeinde Wien." Diesen Aufsatz schickte der Verfasser an die Verwaltungen der Straßenbahnen der österreichischen Landeshauptstädte und einiger anderer größerer Städte mit dem Ersuchen um Bekanntgabe, ob und in welcher Art daselbst Güter auf den Straßenbahnen seit Beginn des Krieges befördert werden. Die Verwaltungen der Straßenbahnen von Brünn, Graz, Linz und Prag haben hierauf in entgegenkommender Weise Auskünfte erteilt, denen zu entnehmen ist:

1. Gesellschaft der Brünner elektrischen Straßenbahnen.

Vorangeschickt sei, daß ihr Netz im Jahre 1913 rund 23 *km* umfaßte und regelspurig ist.

In Brünn handelte es sich seit dem Bestande der Straßenbahn in erster Linie darum, großgewerblichen Unternehmungen ganze Wagenladungen durch unmittelbare Überstellung, somit ohne Umladung, zuzuführen. Hiezu wurden die Frachtenbahnhöfe der Staatseisenbahngesellschaft und der Nordbahn mit dem Straßenbahngeleise verbunden, sodann einzelne in Betracht kommende Strecken der Straßenbahn mit Rillschienen ausgestattet, die die Beförderung von gewöhnlichen Eisenbahngüterwagen zulassen, endlich wurden Anschlüsse hergestellt, die von dem Straßenbahngeleise in die Fabriken führen. Im Frieden bestanden schon Anschlüsse zwischen den beiden genannten Bahnhöfen und sieben Fabriken. Dazu kamen noch im Kriege Anschlüsse zum k. u. k. Monturdepot und zum k. u. k. Kriegsspital. Die Güterwagen werden mittels dreier elektrischer Lokomotiven befördert. Die Beförderung von Gütern beschränkt sich jedoch nicht bloß auf die angeschlossenen Unternehmungen, sondern erstreckt sich auch auf verschiedene Empfänger, die keinen eigenen Geleiseanschluß besitzen. Für diese erfolgt die Abladung an geeigneten Punkten der Straßenbahn, die im regelmäßigen Straßenbahnverkehre nicht benutzt werden, wie auf Abstellgeleisen, Endstutzen usw.

Seit Kriegsbeginn erhöhte sich die Beförderung von Gütern auf den Brünner Straßenbahnen durch den Mangel an Lohnfuhrwerken und den Mangel an Arbeitskräften für die Umladung. Sie brachte den großen Vorteil mit sich, die Entladung der Eisenbahnwagen zu beschleunigen und so dem Wagenmangel und der Verstopfung der Frachtenbahnhöfe entgegenzuwirken. Im Jahre 1916 betrug die Gesamtleistung 1,262.969 Bruttotonnenkilometer, was gegenüber der des Jahres 1913 eine Zunahme von 25% bedeutet.

Verfrachtet wurden: Baustoffe, Maschinenteile, Heeresausrüstungsgegenstände, besonders aber: Kohle, Koks, Holz, Kartoffel, Rüben, Malz, Hopfen, Gerste, Bier, Mehl, Zucker, Salz usw. Sehr bewährt hat sich die Überstellung von Kartoffeln durch die Straßenbahn. Derartige für die Stadtgemeinde, Konsumvereine, Vereinigungen von Kaufleuten oder einzelne Händler bestimmte Wagenladungen wurden vom Wagen unmittelbar an die Verbraucher abgegeben, indem die Empfänger ihre Kunden vom Eintreffen des Wagens vorher in Kenntnis gesetzt hatten und die Ware vom Wagen aus an die Kunden abgaben.

Die Leistung der Brünner Straßenbahn ist um so anerkennenswerter, weil ihr ebenso wie den Wiener Straßenbahnen viele Bedienstete durch den Heeresdienst entzogen wurden und der Personenverkehr sich im Kriege mehr als verdoppelt hat. Die Güterbeförderung ließ sich nur in den Früh- und Abendstunden, zum Teile auch in den Nachtstunden durchführen. Der beabsichtigte Anschluß des neuen städtischen Kühlhauses, städtischer Lagerplätze sowie anderer Fabriken an die Straßenbahn wird auch bei Wiederverkehr friedlicher Verhältnisse zu einer weiteren Zunahme der Güterbeförderung durch die Brünner Straßenbahn führen.*)

2. Grazer Tramway-Gesellschaft.

Das Netz dieser Gesellschaft umfaßte im Jahre 1913 35 *km* und ist regelspurig.

Dieses Unternehmen hat seit dem 6. März 1916 den Frachtenverkehr durch die Straßenbahn eingeführt. Zu diesem Zwecke hat es 16 Lastwagen angeschafft. Es befördert in erster Linie Kohle für das eigene Elektrizitätswerk, für das dortige Beleuchtungswerk sowie für das Landeskrankenhaus.

*) Eine ausführliche, lehrreiche Schilderung dieses Gegenstandes ist im Hefte 8 der Deutschen Straßen- und Kleinbahn-Zeitung, Berlin, unter der Aufschrift: Der Frachtenverkehr der Brünner Straßenbahnen vom Ingenieur August Wrabetz, Direktor der Gesellschaft der Brünner Straßenbahnen, erschienen.

Digitized by Google

Im Jahre 1916 wurden insgesamt 18.545 *t* Kohle zugeführt. Außer Kohle befördern die Grazer Straßenbahnen auch fallweise andere Güter, und zwar hauptsächlich für das Militär. In letzter Zeit wurden auch gewöhnliche Lastwagen mit spurkranzlosen Rädern durch Triebwagen der Straßenbahnen geführt. Beabsichtigt ist die Heranziehung der Straßenbahn zur Abfuhr von Auswurfstoffen menschlicher und tierischer Herkunft.

3. Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr.

Ihr Netz umfaßte im Jahre 1913 12 *km* und ist schmalspurig.

In Linz trat schon im Jahre 1915 eine sehr fühlbare Pferdenot ein. Die genannte Gesellschaft wurde daher zu dieser Zeit von der Militärbehörde in Linz aufgefordert, Vorschläge über die Beförderung von Militärgütern auf den dortigen Straßenbahnen zu machen. Bei Prüfung dieser Angelegenheit hat es sich herausgestellt, daß die Beförderung von Gütern damals ausgeschlossen war und auch für das nächste Jahrzehnt unmöglich sein wird, weil die Großgewerbe und die militärischen Speicher (Magazine) außerordentlich weit entfernt liegen, so daß sehr ausgedehnte Geleiseanlagen und elektrische Einrichtungen geschaffen werden müßten, die ein Vielfaches der bestehenden Anlage ausmachen würden. Es ist daher zu dieser Art von Beförderung von Gütern nicht gekommen.

Mit Rücksicht auf die fortdauernde Not an geeigneten Beförderungsmitteln für Güter, hat die Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr sich entschlossen, die Sache weiter zu verfolgen und ist nach längerer, eingehender Prüfung darauf gekommen, daß es zweckmäßig wäre, Güter durch Elektrolastmobile zu befördern, die sich schon anderweitig in Linz auf großen Strecken recht gut bewährt hatten. Diese Elektrolastmobile werden nicht die Geleiseanlage der Linzer Straßenbahnen benützen, der Güterverkehr soll vielmehr auf geleiselose, d. h. von Fuhrwerken weniger benützte Straßen gelenkt werden.

Derzeit ist die Gesellschaft noch mit der Herstellung eines Vorspann-Elektromobiles beschäftigt und hat sich hiezu die Mitwirkung geeigneter Fachleute gesichert. Sie beabsichtigt, falls sich diese Art von Lastbeförderung bewähren sollte, die Vorspann-Elektromobile selbst zu erzeugen und den Verkehr damit in vollem Umfange aufzunehmen. Die fertiggestellten Elektromobile werden zur Erprobung dem Militär zur Verfügung gestellt werden. Bei Gelingen dieser Beförderungsart würde die Gesellschaft den Güterverkehr in Linz in vollem Umfange aufnehmen.

4. Elektrische Straßenbahnen der kön. Hauptstadt Prag.

Deren Netz umfaßte im Jahre 1913 70 *km* und ist regelspurig.

Diese Bahnen haben bereits seit mehreren Jahren die Güterbeförderung eingeführt, die sich jedoch nur auf eigene Bedarfsgüter beschränkte. Seit Beginn des Krieges erweiterte sich dieser Betrieb auch auf die Beförderung von Lebensmitteln. Dazu dienen derzeit 10 Anhängelastwagen. Außerdem besorgen die elektrischen Straßenbahnen Prags die Abfuhr von Kehrricht und Asche aus der Stadt zu einem Lagerplatze, zu dem eine abgesonderte Geleiseanlage hergestellt wurde. Die Beförderung erfolgt auf eigens dazu eingerichteten Lastwagen, die entweder von Personentriebwagen oder elektrischen Lokomotiven gezogen werden.

In letzter Zeit wurden zur Beförderung von den Straßenbahnen gehörenden Bedarfsgütern sowie von Lebensmitteln mehrere kleine Anhängewagen angeschafft. Diese besitzen die Eigenschaft, auch außerhalb der Geleise der elektrischen Bahnen verkehren zu können (ähnlich wie die Anhängewagen für die Postpaketbeförderung in Wien) und können an einen beliebigen, auf den Straßenbahnen verkehrenden Personenzug in den einzelnen Haltestellen angehängt werden. Diese kleinen Anhängewagen werden außerhalb der Geleise von zwei Personen bedient und können entweder am Pflaster oder auf der Straßenbahn ein Gewicht von 4 *q* mitnehmen. Diese Einrichtung hat sich für die Beförderung von Kleingut und den Straßenbahnen gehörigen Bedarfsgütern sehr gut bewährt.

Aus dem Vergleiche der Angaben über die Beförderung von Gütern auf den Straßenbahnen in Wien, Brünn, Graz, Linz und Prag lassen sich nun folgende Schlüsse ziehen:

1. Die Art der Durchführung des Güterverkehres in den einzelnen Städten ist eine nach den örtlichen Verhältnissen ganz verschiedene. In Brünn wird das bestehende Straßenbahnnetz in weitgehender Weise benützt, in Linz voraussichtlich gar nicht, weil es abgesehen von der Spurweite die örtlichen Verhältnisse ausschließen.

2. Die Beförderung auf den städtischen Straßenbahnen betrifft zumeist Massengüter wie Kohle und Lebensmittel (Kartoffel usw.).

3. Die Verwendung von Wagen, die auch außerhalb des Geleises durch Handverschub bewegt werden können, erweist sich als sehr zweckmäßig. (In Prag bei Beförderung von Lebensmitteln, in Wien bei Anhängewagen für die Postpaketbeförderung.)

4. Die Straßenbahnen können zu wichtigen Aufgaben der Stadtverwaltung herangezogen werden. (In Wien zur Abfuhr von Schnee, neuestens zur Leichenbeförderung, in Prag zur Abfuhr des Kehrrichtes.)

5. Die Heranziehung der städtischen Straßenbahnen in der Weise, daß die Eisenbahnwagen ohne Umladung von den Vollbahnhöfen in die Fabriken oder an eine beliebige Stelle der Stadt mittels der Straßenbahn gebracht werden können wie in Brünn, ist die vollkommenste und eine vorbildliche. Denn durch sie erfüllt das städtische Straßenbahnnetz die Aufgabe einer die ganze Stadt durchziehenden Schleppbahn, die die Umladung entbehrlich macht und auf die Wagenwirtschaft der Vollbahn günstig zurückwirkt. Allerdings wäre einer Heranziehung der übrigen Straßenbahnen Österreichs nach dem Muster der Brünner der Umstand hinderlich, daß laut der Österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1913, II. Teil, Seite 26, von den 40 elektrisch betriebenen Kleinbahnen Österreichs 28 schmalspurig und bloß 11 regelspurig sind.

6. Im Frieden dürfte die Entwicklung der Güterbeförderung auf den städtischen Straßenbahnen einen starken Aufschwung nehmen. Denn es ist anzunehmen, daß Fahrbetriebsmittel der Straßenbahnen zu einer Zeit wieder angeschafft und geliefert werden können, zu welcher der zur Beförderung von Gütern erforderliche Pferdestand noch nicht seine frühere Höhe erreicht haben wird. Überdies ist einem Teile der Straßenbahn wie der Wiener und der Brünner schon jetzt bekannt, welche neue Aufgaben ihnen bei Beförderung von Gütern demnächst zufallen werden.

Über den Güterverkehr der Straßenbahnen der übrigen Landeshauptstädte und sonstiger größerer Städte sind dem Verfasser dieser Zeilen auf dessen Anfrage keine Nachrichten zugekommen. Es muß daher angenommen werden, daß diese Städte einen derartigen Verkehr nicht besitzen. Die Reichenberger Straßenbahnen haben dies übrigens ausdrücklich mitgeteilt. Obige Annahme findet ihre Bestätigung in der genannten Eisenbahnstatistik, Spalte 190: Gepäcks- und Güterverkehr der elektrischen Kleinbahnen (Seite 45). Daraus geht hervor, daß im Jahre 1913, somit vor dem Kriege, keinen

Digitized by Google

Güterverkehr besaßen u. a. die Czernowitzer Straßenbahn, die Klagenfurter Tramway, die Krakauer Tramway, die Laibacher Straßenbahnen, die Lemberger Straßenbahnen, die Pilsener Kleinbahnen, die Salzburger Straßenbahn, die Teschener Straßenbahn, die Triester Tramway und die Troppauer Straßenbahn. Es ist nun leicht erklärlich, daß diese Straßenbahnen sich im Kriege nicht einem neuen Dienstzweige, der Güterbeförderung, zuwandten. Der Personenverkehr erfuhr eine starke Steigerung, viele Bedienstete wurden zum Heeresdienste einberufen, die Vermehrung der Fahrbetriebsmittel oder gar die Anschaffung von elektrischen Lokomotiven macht die größten Schwierigkeiten. Die meisten Straßenbahnunternehmungen mußten ihre Aufgabe darin erblicken, den Personenverkehr aufrechtzuerhalten. Darauf ist es wohl zurückzuführen, daß in Deutschland ein gewisser Zwang gegen die Straßenbahnunternehmungen zur Übernahme der Güterbeförderung ausgeübt wurde. Ganz anders werden diese Voraussetzungen im Frieden liegen. Der eigene Vorteil und der der Bevölkerung wird die Verwaltungen der Straßenbahnen zur Übernahme der Beförderung von Gütern veranlassen.

Ehrenmitglied k. k. Hofrat J. Konta.

J. Konta trat, 20 Jahre alt, am 5. November 1859 in den Dienstverband der k. k. Südbahngesellschaft ein und wurde zuerst im finanziellen Dienst verwendet, wo er sich bald zum Spezialisten in statistisch-kommerziellen Arbeiten, namentlich Rentabilitätsfragen ausbildete, so daß ihm bald die schwierigsten Untersuchungen anvertraut wurden, zum Beispiel über die Beeinflussung des Südbahnnetzes durch neue Bahnen (Arlberg, Gotthard, Mont Cenis, den Suezkanal usw.).

Vom Jahre 1869 bis 1872 leitete er die nach seinen Vorschlägen errichtete Abteilung für die kommerzielle Statistik. Anfangs 1872 trat er als Sekretär des Verwaltungsrates zur „Mährischen Grenzbahn" über, in welcher Stellung er die grundlegende Einrichtung und nach der Betriebseröffnung dieser Bahn auch die Geschäftsleitung führte, die allerdings trotz aller seiner Bemühungen nicht zur Blüte gelangen konnte, bis sie 1883 in staatlichen Betrieb überging. Konta führte dann noch bis zur gänzlichen Verstaatlichung der Bahn die gesellschaftlichen Angelegenheiten.

Im Jahre 1884 wurde Konta in den Status der k. k. Generaldirektion der österr. Staatsbahnen eingereiht und zum Vorstande der Abteilung für Statistik und Publizistik, 1887 zum Vorstande der Abteilung für Versorgungsfonds und Wohlfahrtseinrichtungen ernannt, als welcher er bei einer ganzen Reihe der wichtigsten Fragen und Maßnahmen hervorragend schaffend und anregend mitwirkte, zum Beispiel: Einrechnung des Quartiergeldes bei der Pensionsbemessung, Schaffung einer Pensionsstatistik, Errichtung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen, Ausgestaltung der Krankenkassen usw.

1896, nach der Errichtung des Eisenbahnministeriums, übernahm Konta die Leitung des k. k. historischen Museums der österr. Eisenbahnen. Die Sichtung, Vermehrung und Aufstellung der 3500 Museumsobjekte nahm die Tätigkeit und das tiefe, umfassende Wissen Kontas durch viele Jahre voll in Anspruch. Ein dauerndes, für die Geschichte des österr. Eisenbahnwesens ganz wesentliches Verdienst erwarb sich Konta durch die Verfassung des zweibändigen beschreibenden Kataloges dieses Museums, in dem sowohl der Ursprung wie die Bedeutung der tausende Gegenstände mitgeteilt, und genaue Lebensbeschreibungen aller in der Bildsammlung des Museums vertretenen Eisenbahnfachmänner enthalten sind.

Die mustergültige Anlage, Aufstellung und Führung des Museums durch Konta fand auch wiederholt die Anerkennung aller Fachleute, namentlich gelegentlich einer Besichtigung durch weiland Kaiser Franz Joseph im Jahre 1904.

Im Jahre 1909 schied Hofrat Konta, wegen seines schweren Augenleidens, von seiner geliebten Schöpfung und genießt seither in Wien in hohen Ehren sein Alter.

Neben seiner amtlichen Wirksamkeit hat sich Hofrat Konta fast seit Beginn seiner Laufbahn hervorragend als Fachschriftsteller betätigt. Er war der Schöpfer des bekannten „Österreichischen Eisenbahn-Jahrbuches" (Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie), das er vom Jahre 1866 durch 20 Jahre herausgab. Dieses Jahrbuch, das in vollkommenster Verläßlichkeit alle maßgebenden geschichtlichen und statistischen, finanziellen usw. Angaben über die damals bestandenen Eisenbahnen Jahr für Jahr enthielt, ist für die Geschichte der österr. Eisenbahnen ein unentbehrliches Quellenwerk von größter Bedeutung; kein Wunder, daß es auf den Weltausstellungen Wien 1873 und Paris 1878 und vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit Preisen ausgezeichnet wurde. Geradezu als wissenschaftliche Leistung ist Kontas Beitrag in dem vom Österreichischen Eisenbahnbeamten-Verein herausgegebenen Kaiser-Jubiläumswerke „Geschichte der österr. Eisenbahnen während der Regierung Kaiser Franz Josephs I." anzuführen, die ihn unseren hervorragendsten Fachschriftstellern beigesellt. Ein vorzügliches Quellenwerk ist auch die 1914 erschienene Monographie „Zur Genesis der Orientbahnen", die eine Sammlung aller in die Zeit von 1836 bis 1888 fallenden, den Ursprung und die Entwicklung dieser Bahnen betreffenden Angaben enthält.

Unserem Klub gehört Hofrat Konta seit der Gründung am 24. November 1876 bezw. 14. Juni 1877 ununterbrochen an. Von ihm stammte die erste Anregung zur Gründung einer Vereinigung der Eisenbahner, die er in der „Neuen Freien Presse" vom 20. März 1866 veröffentlichte, und die er in den folgenden Jahren beharrlich weiterverfolgte, so 1869/70, 1872, worüber im Hefte 6, Jahrgang 1902 unserer Zeitschrift nähere Mitteilungen enthalten sind.

Ein ganz wesentliches Verdienst um unseren Klub und um die Wohlfahrt und das Fortkommen vieler Eisenbahnbeamten erwarb sich Konta durch seinen am 18. Jänner 1881 im Klub gehaltenen Vortrag über die wissenschaftliche und fachliche Fortbildung der Eisenbahnbeamten, der in dem Antrage gipfelt, daß der Klub eine diesen Zielen dienende Fortbildungsschule begründen möge. Der Antrag drang, nach Überwindung einiger Widerstände durch und Konta wirkte bis zur Auflassung der Schule im Jahre 1910 im Kollegium der Vorsitzenden der Prüfungskommission, fördernd und fortbildend an seiner Schöpfung. Als es galt, zur Begehung des

Digitized by Google

50jährigen Regierungsjubiläums Se. Majestät Kaiser Franz Joseph I. eine würdige Feier im Klub zu veranstalten, wurde an Hofrat Konta das Ersuchen gerichtet, als der berufene Geschichtsschreiber der österr. Eisenbahnen, den Festvortrag zu halten. Seine glänzende Rede ist unter dem Titel: „Die Entwicklung der Eisenbahnen in Österreich unter der Regierung Se. Majestät des Kaisers Franz Joseph I." im Hefte 34 unserer Zeitschrift (Jahrgang 1898) enthalten. Zum letztenmal sprach Konta vor dem Klub bei der am 14. Dezember 1902 durchgeführten korporativen Besichtigung des k. k. historischen Museums der österr. Eisenbahnen, worüber im Heft 1, Jahrgang 1903 unserer Zeitschrift berichtet ist.

Dr. Josef Nilius †.

Mit großem Bedauern verzeichnet der Klub den Tod eines seiner gründenden Mitglieder, das am 20. Mai d. J. erfolgte Ableben des pensionierten Oberinspektors der k. k. Nordbahndirektion Dr. Josef Nilius.

Nilius, am 19. März 1846 in Wien geboren, trat nach kurzer Gerichts- und Advokatenpraxis am 20. März 1872 in das Rechtsbureau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein, wurde im Jahre 1891 zum Rechtskonsulenten und Vorstand des Rechtsbureau ernannt und übernahm im Jahre 1896 das Personalbureau. Als die Nordbahn am 1. Jänner 1907 verstaatlicht wurde, erfolgte seine Betrauung mit der Leitung der Personalabteilung, doch zog sich Nilius bald darauf, da er seine 35jährige Dienstzeit vollendet hatte, mit 1. Oktober 1907 in den Ruhestand zurück.

Dr. Nilius, der sich durch große Herzensgüte und Nächstenliebe auszeichnete, hat diese im Dienste bei jeder Gelegenheit betätigt, hat aber auch den größten Teil seiner freien Zeit der Förderung von Wohlfahrtseinrichtungen gewidmet. Vor allem war es der Eisenbahnunterstützungsfonds, dessen Erträgnis bedürftigen Eisenbahnern des Ruhestandes und deren Witwen und Waisen zugute kommt, den er mit allen Kräften in die Höhe zu bringen trachtete. Diesem Fond kam der Reingewinn des Eisenbahnschematismus zugute, den Nilius seit vielen Jahren, die längste Zeit mit seinem mittlerweile auch schon verstorbenen Freunde Sigismund Weill, Inspektor der Nordwestbahn, seit dessen Ableben allein herausgab. Eine zweite Einnahmenquelle für den Eisenbahnunterstützungsfonds bildete der Eisenbahnball, in dessen Komitee Nilius Jahre hindurch eine leitende Stellung einnahm und sich besonders erfolgreich betätigte. Eine zweite Wohlfahrtseinrichtung, die sich der intensivsten Förderung durch Nilius erfreute, war der Zentralkrippenverein, den Dr. Nilius' Mutter vor mehr als 70 Jahren ins Leben gerufen hatte und den er lange Jahre als Präses leitete, unermüdlich in dem Bestreben, den stets wachsenden Anforderungen, welche an den Verein gestellt wurden, gerecht zu werden.

Für seine selbstlose Betätigung auf dem Gebiete der Wohlfahrt wurde Nilius durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone und des Franz Joseph-Ordens ausgezeichnet.

Daß Nilius seit jeher auch tiefen, kollegialen Sinn besaß, hat er durch seine Bemühungen um das Zustandekommen des Klubs bewiesen, zu dessen treuesten Mitgliedern er zählte, an dessen Veranstaltungen er sich bis in die letzte Zeit beteiligte.

Nilius war nicht nur in den Kreisen seiner Berufsgenossen, sondern auch in der Wiener Gesellschaft bekannt und beliebt und eine zahlreiche Teilnehmerschar gab ihm am 23. Mai d. J. das letzte Geleite.

Der Klub, dem Nilius während seiner mehr als 40jährigen Mitgliedschaft ein treuer Freund war, wird dem Dahingegangenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Rumänien und die Mittelmächte.

Erweiterte Wiedergabe eines am 18. Dezember 1917 im „Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten" gehaltenen Vortrages von Privatdozent Dr. Sigmund Schilder.

Wien, Ende Februar 1918.

(Fortsetzung zu Heft 10).

Dagegen war Frankreichs Beteiligung an rumänischen Kapitalsanlagen, abgesehen von 700 bis 800 Mill. Lei rumänischer Staatspapiere und 45 Mill. Lei Erdölwerten, geradezu geringfügig, trotz allem Entgegenkommen, das die rumänische tonangebende Gesellschaft dem französischen Wesen in jeder Hinsicht entgegentrug.

Sehr bedeutend war bis zum Weltkrieg auch der Anteil der Mittelmächte, das heißt Deutschlands, Österreich-Ungarns, Bulgariens und der Türkei, am Außenhandel Rumäniens, trotzdem dieses Land durch seine Häfen an der Donau und am Schwarzen Meer mit allen Ländern der Erde und besonders mit jenen des Mittelmeeres und Westeuropas seit Jahrzehnten in bequemster Verbindung stand. Die Mittelmächte waren an der Einfuhr Rumäniens, die Fabrikate und Rohstoffe aller Art sowie mancherlei Nahrungs- und Genußmittel umfaßte, im Jahre 1913 (insgesamt 590 Mill. Lei) nur mit zwei Fünfteln, an der Ausfuhr gleichzeitig mit 29 und im Jahre 1912 mit 26·2 Prozent beteiligt.

Der kleinere Anteil der Mittelmächte an der Ausfuhr Rumäniens beruht aber wenigstens zum Teil auf einer statistischen Täuschung. Denn die bedeutenden Ausfuhren rumänischer Waren, und zwar namentlich Getreidesendungen, die formell nach Belgien und Holland gingen, waren tatsächlich zum großen Teil für Deutschland bestimmt; dieses bezog rheinaufwärts über Antwerpen und Rotterdam namhafte Mengen rumänischen Getreides, so daß der Anteil der Mittelmächte an der Gesamtausfuhr Rumäniens, nach Ansicht erfahrener Fachmänner des dortigen Getreidehandels, tatsächlich 40 bis 45 v. H. betragen haben dürfte.

Infolge der Verarmung Rumäniens durch den Weltkrieg wird wohl der Anteil Frankreichs an der Einfuhr des Landes, der bisher vorwiegend aus Luxuswaren bestand, nach Friedensschluß geringer sein als je. Den Handelsbeziehungen Rumäniens zu Großbritannien, Belgien, den Vereinigten Staaten, Italien, die in der Einfuhr auch größere Mengen einfacherer Textil- und Metallwaren sowie landwirtschaftlicher und gewerblicher Maschinen umfaßten, wird wiederum für längere Zeit der Mangel an Schiffsraum weit hinderlicher sein als dem Bezug solcher Waren aus Deutschland und Österreich-Ungarn, wofür die Donauschiffahrt und die Eisenbahnen den Mittelmächten zur Verfügung stehen werden.

Eine Reihe wichtiger rumänischer Erzeugnisse und Ausfuhrwaren könnte aus einer die beiderseitigen Zollhindernisse möglichst beiseiteschaffenden wirtschaftlichen Annäherung an die Mittelmächte besonders großen Gewinn ziehen. An erster Stelle wären hier Getreide und Mehl zu nennen. Im Jahre 1912 betrug die rumänische Getreideausfuhr 1.317.639 *t* für 486·51 Mill. Lei bei einer Gesamtausfuhr von 642·10 Mill., im Jahre 1913 1,152.559 *t* für 448·41 Mill. Lei bei einer Gesamtausfuhr von 670·71 Mill. Hiezu kam noch im Jahre 1913 eine Ausfuhr von 123.125 *t* Weizenmehl für 34·04 Mill. Lei und eine Ausfuhr von 17.818 *t* Kleie für 1·78 Mill. Lei. Ende 1913 waren in Rumänien bereits 41 Mill. Lei in Großmühlen angelegt, wozu noch 4805 Bauernmühlen kamen, die hauptsächlich Mais verarbeiteten.

Dabei ist die Landwirtschaft im allgemeinen und der Getreideanbau im besonderen eines riesigen Aufschwunges fähig. Denn der landwirtschaftliche Betrieb wurde bisher von den Großgrundbesitzern aus Bequemlichkeit vernach-

Digitized by Google

lässigt, so daß nicht einmal alle nötigen landwirtschaftlichen Maschinen beschafft und die beschafften öfters nicht in gutem Stand gehalten wurden; die Bauernschaft, die sich, unter dem Druck des Großgrundbesitzes und der mit ihm verbündeten Staatsgewalt, in einer höchst ungünstigen wirtschaftlichen, sozialen und politischen Lage befand sowie fast jeder sorgfältigeren allgemeinen und Fachausbildung entbehrte, betrieb wiederum aus Not, Unkenntnis und Unbeholfenheit den Bodenanbau in höchst unzweckmäßiger Weise. Hier gibt es ebenso ausgedehnte wie aussichtsreiche Betätigungsmöglichkeiten für eine um das Wohl ihres Landes gewissenhaft besorgte rumänische Regierung, die sich wirtschaftlich und politisch an die Mittelmächte anlehnen und hiedurch den wichtigsten Ausfuhrerzeugungen ihres Landes einen Absatz zu Vorzugsbedingungen verschaffen wollte.

Ähnliches wäre hinsichtlich der Pflaumen und der daraus bereiteten Erzeugnisse sowie bezüglich der Viehzucht (besonders Schweinezucht) und Fleischgewinnung, ferner hinsichtlich der Ausfuhr von Fischen und Geflügel zu sagen. Der für die Mittelmächte so wichtige Anbau von Ölsaaten wäre noch stark erweiterungsfähig. Der Anbau von Raps ist, je nachdem der Winter reichlichen oder ungenügenden Schneefall bringt, von sehr verschiedener Ausdehnung. So umfaßte der Rapsanbau im günstigen Jahr 1905 · 250.000 *ha* mit einem Ertrag von 2·8 Mill. *hl* gleich 200.000 *t* für 40 bis 50 Mill. Lei, im ungünstigen Jahr 1913 nur 80.000 *ha* mit einem Ertrag von 785.000 *hl*.

Auch der rumänischen Erdölindustrie käme ein zollbegünstigter Absatz nach den Ländern der Mittelmächte ungemein zugute. Im Jahre 1913 betrug die rumänische Rohölgewinnung 1,885.000 *t* (die Galiziens nur 1·1 Mill. *t*) und die Ausfuhr an Erdölerzeugnissen 1,036.446 *t* für 100·8 Mill. Lei. Die Einbußen und Zerstörungen, die gerade die rumänische Erdölindustrie während des Weltkrieges erlitten hat, dürften bald wieder völlig wettgemacht werden und sind schon derzeit zum nicht geringen Teil wieder gutgemacht worden.

Die rumänische Holzausfuhr ist mehr eine Frage planmäßiger Nachforstung als eine solche des gerade nach dem Weltkrieg unbedingt sicheren Absatzes; schon bisher (das heißt bis zum Weltkrieg) bestanden innige kapitalistische Verbindungen zwischen den mittelmächtlichen und rumänischen Holzunternehmungen.

Da die meisten der für die Mittelmächte in Betracht kommenden rumänischen Ausfuhrerzeugnisse schwere, verhältnismäßig billige Waren (Massenfrachtartikel) sind, ist die Frage der Donauschiffahrt, mit Hinblick auf einen etwaigen Anschluß Rumäniens an das Zoll- und Wirtschaftsbündnis der Mittelmächte, von besonderer Wichtigkeit. Vor dem Weltkrieg wurde in Rumänien häufig darüber Klage geführt, daß Ungarn die 1896 vollendete Regulierung der Donaustrecke am Eisernen Tor in sehr unzulänglicher Weise durchgeführt habe; auch seien die im Sommer 1899 von der ungarischen Regierung eingeführten Schiffahrtsabgaben, angeblich zur Verstärkung des landwirtschaftlichen Zollschutzes, viel zu hoch angesetzt und überdies seien noch hiebei die ungarischen Schiffahrtsgesellschaften begünstigt worden.

Demgegenüber wurde von ungarischer Seite erklärt, daß diese Gebühren bei weitem nicht ausreichen, um die Verzinsung und Tilgung jenes Anlehens aufzubringen, womit die bedeutenden Kosten der Regulierung der Stromschnellen gedeckt werden. Auch sei die ungarische Schiffahrt nicht unmittelbar begünstigt worden, sondern dadurch, daß es für die ungarische Regierung kaum ein Opfer, sondern nur eine durchlaufende Post bedeutet habe, den Schiffahrtsgesellschaften die Zahlungen für die Eisernes Tor-Gebühren innerhalb der üblichen Schiffahrtsunterstützungen zurückzuersetzen. Hierauf wurde wiederum von rumänischer Seite geantwortet, daß gerade durch niedrigere Gebühren, welche die Donauschiffahrt belebt und den rumänischen Verkehr von den Donaumündungen und dem Schwarzen Meer abgelenkt hätten, größere Einnahmen erzielt worden wären.

Tatsächlich wird aber von Fachmännern des rumänischen Getreidehandels erklärt, daß die erwähnten Schiffahrtsgebühren schon vor dem Weltkrieg bei Berechnung der Unkosten der Getreideausfuhr keine große Rolle gespielt hätten. Durch die seither eingetretene Preissteigerung für alle landwirtschaftlichen Erzeugnisse habe die Bedeutung dieser Abgaben noch mehr abgenommen.

Überdies haben während des Weltkrieges die auf die rumänischen landwirtschaftlichen Erzeugnisse angewiesenen Mittelmächte viele flache Schlepper für den Donauverkehr erbaut, sodann bei Orsova und Verciorova leistungsfähige Umschlagsstellen errichtet. Diese führen den Umschlag von den großen Schleppern (100 bis 150 Waggons) auf kleine (30 bis 35 Waggons) so bequem und billig durch, wie es vor dem Weltkrieg nie der Fall war. Auch die zur Erleichterung der Durchfahrt durch das Eiserne Tor erbaute Treidelbahn hat den Schiffsverkehr nicht wenig gefördert.

Endlich dürfte ein bereits im Jahr 1915 gemachter, durchaus im Sinn „Mitteleuropas" liegender Vorschlag allseits befriedigende Abhilfe bringen. Danach sollen die Mittelmächte den bisherigen Kostenaufwand Ungarns für die Regulierung der Stromschnellen ablösen, auf gemeinsame Kosten die Regulierung, gemäß den höheren Anforderungen des Handels und den weitergehenden technischen Möglichkeiten, zu Ende führen und hiefür entweder gar keine oder nur sehr mäßige Gebühren einheben. Der Eisenbahnbeförderung wird vom Getreidehändler die Verfrachtung donauaufwärts, abgesehen von ihrer Billigkeit und größeren Leistungsfähigkeit hinsichtlich des Massenverkehres, schon aus folgendem Grund stets vorgezogen werden: Der Händler kann die Mischung und Untersuchung des Getreides in den großen Schiffsladungen stets bequemer und billiger durchführen als in den verhältnismäßig kleinen Eisenbahnwaggons. **(Schluß folgt.)**

SCHIFFAHRT.

Anerkennung für die Seebehörden und die Seehandelsschiffahrt. Das k. u. k. Armeeoberkommando hat an den Handelsminister Dr. Freiherrn v. Wieser folgende Zuschrift gerichtet:

„Der nun fast vier Jahre andauernde Krieg stellte an die Pflichttreue, Selbsttätigkeit und Tatkraft der Organe der k. k. und k. u. Seebehörden und besonders an das ausführende Personal der österreichischen und ungarischen See-Handelsschiffahrt, vom obersten Beamten bis zum letzten Hafenarbeiter, die höchsten Anforderungen, denen sie in klagloser Weise nachkamen.

Das gesamte Seeschiffahrtswesen der Monarchie entwickelte während des Krieges eine hochgespannte, das volle Einsetzen aller Kräfte bedingende Tätigkeit; wiederholt bewährte sich das Personal der k. k. und k. u. Seebehörden und die Bemannung der Schiffe tapfer und kaltblütig im feindlichen Feuer.

Im Allerhöchsten Auftrage spreche ich allen um die glänzende Kriegsdienstleistung im Seeschiffahrtsdienste der Monarchie Verdienten die volle Anerkennung aus.

Arz, GO., m. p.

Schiffahrtsfragen der Zukunft. Der kommerzielle Direktor des Österreichischen Lloyd, Dr. Johann Auspitzer hat vor kurzem in der Gesellschaft österreichischer Volkswirte einen Vortrag über die Schiffahrtsfrage der Zukunft gehalten, dessen Hauptinhalt wir im folgenden wiedergeben.

Digitized by Google

Die erste Frage, die sich bezüglich der Schiffahrt aufwirft, ist, ob diese gleich den Eisenbahnen in staatlichen Betrieb übergehen oder wie vor dem Kriege den Reedern überlassen werden soll. In England und Frankreich, wo die Schiffahrt in staatlichen Betrieb übernommen wurde, habe es sich erwiesen, daß der Staat ein unfähiger Reeder ist, so daß die öffentliche Meinung dieser Länder den Grundsatz staatlicher Führung der Schiffahrt als endgültig abgetan betrachtet. Was die Frage betrifft, ob im Frieden der Staat auf die Frachtpreise Einfluß nehmen solle, habe die Erfahrung gelehrt, daß Höchstpreise den beabsichtigten Zweck nicht erreichen. Würde aber Österreich einseitige Höchstpreise festsetzen, so müßten diese zu Gegenmaßnahmen anderer Staaten führen. Übrigens wirkt das Schreckgespenst der hohen Frachten sicher zerstörend. Von Frachtpreisen, wie sie jetzt gezahlt werden, wird überhaupt nicht die Rede sein. Auch dürfe nicht übersehen werden, daß im Verhältnisse zum Güterpreise die Fracht, wenigstens in den ersten Jahren nach dem Kriege, keine Rolle spielen wird. Was die Frage der Steigerung des Schiffbaues anbelangt, müsse man vor dem Übereifer, mit welchem Plane von Werftgründungen auftauchen, warnen; es würde genügen, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Werften, die noch lange nicht ausgenutzt ist, zu voller Entfaltung zu bringen. Nach dem Kriege wird die Schiffbautätigkeit in der ganzen Welt außerordentlich werden, und es ist vorauszusehen, daß diejenigen, die zu den teilweise phantastischen Kosten Schiffe erwerben, alsbald in eine bedrängte Lage geraten werden. Welche Haltung wird die Staatsgewalt in der Frage der Marineunterstützung einzunehmen haben? Die Subventionen der Binnenschiffahrt werden nur uneigentlich so genannt. Sie stellen die Gegenleistungen gegen die Leistungen der Schiffahrt zur Förderung der Aus- und Einfuhr und somit der gesamten Volkswirtschaft dar. Die Prämien für Schiffbau sind ein Seitenstück zu den Schutzzöllen, die der binnenländischen Industrie eingeräumt werden. Ob später ein Abbau der Unterstützungen und Prämien eintreten kann, hängt von dem Verhalten der anderen Staaten ab, die, England nicht ausgenommen, die Reedereien mit Summen bedenken, die zum Großteile weitaus erheblicher sind als die in Österreich gezahlten. Das Wohl und Wehe der Schiffahrt gipfelt jedoch in der Gestaltung unserer Außenhandelspolitik. Die wirtschaftliche Annäherung unseres Landes zu Deutschland wird voraussichtlich mit zulässigen Grenzen einen Abbau der Zölle herbeiführen. Es wäre aber ein Unglück, wenn das Wort „Mitteleuropa" dahin ausgelegt würde, daß wir und Deutschland auf uns selbst zurückziehen sollen.

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 13. Mai d. J. dem Eisenbahnminister Dr. Karl Freiherrn v. Banhans taxfrei den Orden der Eisernen Krone erster Klasse allergnädigst zu verleihen geruht: Rittmeister Baurat Jacob Neblinger Edler v. Welsheim erhielt in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens mit der Kriegsdekoration.

Stand der Eisenbahnbauten in Österreich. Im zweiten Halbjahre 1917 standen im ganzen 510·7 *km* Eisenbahnen im Bau. Von dem in zweiten Halbjahr 1917 neu in Angriff genommenen Bauten entfallen 286 *km* auf Hauptbahnen, darunter das dritte und vierte Gleis der Linie Süßenbrunn—Mähr.-Ostrau (256 *km*) 9·4 *km* auf Lokalbahnen und 0·8 *km* auf Kleinbahnen. Vollendet und dem Betriebe übergeben wurden im zweiten Halbjahr 1917 2·7 *km* Hauptbahn, 3·9 *km* Lokalbahnen und 0·8 *km* Kleinbahnen, zusammen 6·6 *km*, so daß zu Ende 1917 noch 504·1 *km* Bahnen im Bau standen.

Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten. Die am 16. Mai l. J. im großen Konzerthaussaale gebrachte satzungsmäßige Aufführung war bestimmt und ist geeignet, den Beginn einer neuen Entwicklung unseres Brudervereines zu bilden. Ein „geladener Damenchor" nahm bildlich, tatsächlich und gesanglich durch Anmut, Zahl und Schönheit und Sicherheit der Stimmen den Ehrenplatz ein, ermöglichte so die ganz ausgezeichnete Aufführung einer Anzahl schöner gemischter Chöre — erwünschte Abwechslung in die immer schwerer zu gestaltende Auswahl guter Männerchormusik bringend.

Bahn frei! für weitere so schöne Erfolge!

Der Männerchor brachte „Widerspruch" von Franz Schubert, „Frühlingsstürme" von Karl Führich und „Der deutsche Michel" von Emil Hochreiter mit gewohnter Sicherheit und fein abgestufter Vortragskunst zu Gehör. Besonders der zuletztgenannte Gesang zu Ottokar Kernstocks Worten enthält sehr schöne, ergreifende, musikalisch höchst wertvolle Stellen, so zum Beispiel zu Beginn der dritten Strophe, deren begleitender Klaviersatz besonders rühmenswert ist. Die Konzertsängerin Gusti Schlesak sang, wie immer, ausgezeichnet begleitet vom Chormeister Karl Führich, ein choralartiges einfaches Lied „Meine Lust ist Leben", dann den jubelnden Sang „Juninacht" von Kienzl und zwei Lieder von Karl Führich: „Im goldenen Netz", in dem eine prachtvolle Halbtonfolge zu dem Worte „Sommersonnetag" und der merkwürdige Schluß besonders hervorzuheben sind und „Frühlingstänze", deren sehr schwierige Klavierbegleitung der Tondichter meisterhaft zu Gehör brachte.

Nun kam das oben schon angedeutete Ereignis des Abends: Der achtstimmige gemischte Chor: zunächst „Der 43. Psalm" von F. Mendelssohn-Bartholdy, dessen herrliche Klänge, wirkliche, echte Musik für das schönste aller Musikinstrumente: die menschliche Stimme, machtvoll und erhebend zur Geltung gebracht wurden. Die schönen Sopran- und Altstimmen, getragen von klangvollen Bässen, wirkten zusammen, als wenn sie in jahrelangem Zusammensingen „eingesungen" wären. Das frische „Mailied" von Robert Franz und der etwas anspruchsvolle, im Grunde aber doch etwas leere Schnitterchor aus „Prometheus" von Franz Liszt beschlossen diesen Teil der Aufführung.

Roderich Baß brachte in seiner vornehmen, ruhigen Art Chopins G-moll-Ballade mit vollendeter Künstlerschaft zu Gehör und ließ eine eigene Konzertparaphrase des Joh. Straußschen Walzers: „Wein, Weib und Gesang", ausgestattet mit allem möglichen gleißenden, prickelnden Schmuck derartiger Klaviermusik folgen, die natürlich glänzend gespielt, lebhaftesten Beifall auslöste.

Den „großen" Schluß der Aufführung bildete das „deutsche Liederspiel" von J. v. Herzogenburg, Worte nach älteren und neueren deutschen Volksliedern. Die Sopransoli sang Fräulein Gusti Schlesak, das Tenorsolo Herr Karl Fälbl, am Klaviere saßen Georg Valker und Karl Severin. Eine eingehende Würdigung dieser als Kunstwerk anzuerkennenden Vertonung würde hier zu weit führen. Erwähnt sei nur die kunstvolle Stimmführung, sowohl der Einzelgesänge wie der Chorstellen. Etwas störend wirkt nur das beständige Festhalten der altertümelnden Satzweise. Die zahlreichen prachtvollen Stellen und die ausgezeichnete Wiedergabe durch den gemischten Chor wurden durch herzlichsten Beifall gelohnt.

Der treffliche, unermüdliche Leiter Karl Führich hat neuerlich den Verein zu vollem Erfolg geführt.

Das nächste Mal ist der Damenchor wohl nicht mehr „geladen", sondern „ordentliches" Mitglied. Wir erhoffen von dieser „Veränderung" unseres Brudervereines recht oft genußreiche und genußfrohe Abende! *Dr. Hilscher.*

Digitized by Google

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1918.

Verwaltung	Monat	Befördert wurden: Personen	+ − gegen 1917	Güter	+ − gegen 1917	Eingenommen wurde für: Personen und Gepäck	+ − gegen 1917	Güter	+ − gegen 1917	Zusammen	+ − gegen 1917
Aussig-Teplitzer E.											
Altes Netz .	April	516.349	+ 52.247	626.411	− 52.890	—	—	—	—	1,605.132	+ 490.727
Neues Netz .	April	268.189	+ 19.688	39.642	− 26.896	—	—	—	—	461.430	+ 114.590
Zusammen .	April	784.538	+ 71.935	666.053	+ 79.786	—	—	—	—	2,066.562	+ 605.317
Buschtěhrader Eisenbahn .	April	586.874	+106.881	631.340	− 32.207	852.284	+ 354.950	2,080.068	+ 507.650	2,932.302	+ 862.600
Graz-Köflacher Eisenbahn .	März	115.429	+ 37.462	78.344	+ 15.444	112.676	+ 34.726	309.372	+ 66.656	422.048	+ 101.382
K. k. österr. Staatsbahnen	März	—	—	—	—	30,712.800	+ 6,564.701	69,976.400	+ 8,588.761	100,689.200	+15,153.462
Kaschau-Oderberger Eisenbahn, österr. Strecke . .	April	219.181	—	331.381	—	319.848	—	1,805.287	—	2,125.135	+ 144.275

Die Leistungen der Eisenbahnen bei dem Angriff gegen Italien im Herbst 1917*). Einen großen Anteil an dem Gelingen dieses ruhmreichen Angriffes, der unserem tückischen Feinde eine schmachvolle Niederlage bereitete, hatte die Eisenbahn, da sie die zur Verstärkung der Südwestfront nötigen österreichisch-ungarischen und deutschen Streitkräfte rechtzeitig in jene Räume brachte, von wo aus sie zu den weiteren Kampfhandlungen vorzurücken hatten.

Vorerst mußten viele neue, weiter rückwärts gelegene Stationen für die Ausladung von Truppen und Kriegsgerät aller Art durch Anlage von Gleisen, Weichen, Rampen, Zufahrtsstraßen usw. hergerichtet werden, da infolge der Einwirkung der elften Isonzoschlacht die dem Feinde zunächstgelegenen Stationen für das Ausladen nicht mehr in Betracht kamen; auch mußten von diesen neuhergerichteten Stationen Feldbahnen vorgebaut werden.

Durch eine ganz allgemein gehaltene Berechnung kommt man zu dem Ergebnis, daß für die zu befördernden Truppen, dann für den regelmäßigen und für den durch die bevorstehenden Kämpfe bedingten außerordentlichen Nachschub an Schießbedarf, Verpflegung und Kriegsgerät in einem beiläufigen Zeitraume von einem Monat im Herbst 1917 im ganzen mehrere Tausend hundertachsiger Züge (zu 50Wagen) benötigt wurden, wozu noch die unentbehrlichen Zivil-, Verpflegungs- und bahneigenen Dienstgutzüge traten, so daß täglich oft über 100 Züge zu führen waren.

Welch dichter Verkehr dadurch in einzelnen Knotenpunkten entstand, ist daraus zu ersehen, daß mitunter in solchen täglich rund 120 Züge und darüber auf den einmündenden Strecken und nach beiden Richtungen abgefertigt werden mußten; daraus geht aber auch hervor, daß selbst geringfügige Stockungen große Schwierigkeiten auf den Zulaufstrecken erzeugen mußten, worauf unter anderem die sehr langen Aufenthalte der Sendungen in den einzelnen Stationen zurückzuführen sind.

Es ist wohl leicht einzusehen, daß die Beförderung so umfangreicher Massen eine ganz bedeutende Zahl von Wagen und Lokomotiven erforderte. Es betrug die Gesamtzahl der benötigten Wagen rund 100.000, also den dritten Teil des gesamten Wagenstandes unseres Reiches.

*) Die „Vedette", Beilage zum Fremdenblatt vom 17. Mai l. J., enthält die folgenden Mitteilungen, die wir, obwohl sie nur wenig ins Einzelne eingehen, dennoch in der Hauptsache wiedergeben.
Die Schriftleitung.

Hinsichtlich der Lokomotiven sei erwähnt, daß im Armeebereiche der Südwestfront, also im Bereiche der Feldtransportleitungen, besonders in jenen Räumen, wo sich die Züge stark zusammendrängten, die dort vorhandenen Lokomotiven zur Bewältigung des Masserverkehrs nicht mehr ausreichten; dasselbe war mit den dort eingeteilten Bediensteten und den Kohlenvorräten der Fall. Es mußte daher eine große Zahl an Lokomotiven mit den dazugehörigen Lokomotivführern, Heizern und sonstiger Aufsichtsmannschaft, ferner über 400.000 *t* Kohle, das sind etwa 800 Kohlenzüge, zudirigiert werden.

Diese großartige Massenbewegung bleibt hinsichtlich ihres Umfanges nicht weit hinter dem ersten Eisenbahnaufmarsch zu Beginn des Krieges im Jahre 1914 zurück; auch damals rollten, jedoch bei völliger Einstellung des Zivilverkehrs, gleichfalls in der Zeit von einem Monat auf allen nach Galizien führenden Linien die Züge täglich in einer Anzahl, die die Zugzahl der in Rede stehenden Bewegung nur um weniges überstieg; dabei war der im Jahre 1914 durchgeführte Aufmarsch planmäßig in Ruhe vorbereitet worden, während die Vorbereitung des Aufmarsches an die Südwestfront auf wenige Wochen beschränkt blieb; auch wurde bei diesem Aufmarsch der Zivilverkehr, wenn auch in beschränktem Umfang, aufrechterhalten.

BUCHANZEIGEN.

Kriegsalbum des Eisenbahnregiments. Das Schrifttum über die Leistungen und Geschichte unserer Wehrmacht im Weltkriege, wäre nicht vollständig ohne die Geschichte des Eisenbahnregiments.

Wohl keine Kampftruppe im engeren Sinne der unsterblichen Helden des Schützengrabens und der Sturmkolonnen, jedoch ein Regiment der heroischen Arbeit, dem ein Ruhmesblatt in der neuen Weltgeschichte nicht vorenthalten werden darf.

Das k. u. k. Eisenbahnregiment geht nun daran, im Rahmen eines Prachtwerkes sein Wesen und Wirken im Weltkriege und seine Geschichte, durch eine volkstümliche Behandlung des Stoffes in Wort und Bild zu verewigen. Unterstützt durch überaus zahlreiche Bilder, die dem Regiment zur Verfügung stehen und durch die von berufener Seite in Aussicht gestellten Beiträge, verspricht dieses Werk eine wertvolle Ergänzung jeder Geschichte des Weltkrieges überhaupt und eine unvergängliche Ruhmeshalle der österreichisch-ungarischen Wehrmacht im besonderen zu werden. Jeder Patriot, der Techniker wie der Laie wird daher dieses Bilderwerk begrüßen

Digitized by Google

und ihm einen bevorzugten Platz in seiner Büchersammlung einräumen.

Bestellungen sind schon jetzt an die Schriftleitung des „Kriegsalbums des Eisenbahnregiments" in Korneuburg zu richten, da bei den obwaltenden Verhältnissen die Auflage nur beschränkt sein wird und leicht vorauszusehen ist, daß eine überaus rege Nachfrage nach diesem bedeutsamen Werk Einlaufen wird.

KLUBNACHRICHTEN.

Sommer-Ausflüge.

Im Einvernehmen mit dem Exkursionskomitee hat das Vortragskomitee beschlossen, im Sommer dieses Jahres einige Besichtigungsausflüge zu veranstalten. Vorläufig stehen nachstehende Ausflüge fest:

Mittwoch, den 5. Juni d. J.: Fahrt nach Albern (N.-Ö.) zur Besichtigung der Arboretums (Baumschule) der Gemeinde Wien. Zusammenkunft: Station Kaiser-Ebersdorf der Landesbahn Wien-Preßburg bezw. Endstation der „Elektrischen", Linie 73 (erreichbar durch Linie 71), um 4 Uhr nachmittags. Auch für diese Fahrt hat Herr Dr. Rudolf Wagner die Führung übernommen.

Ing. Taussig, Schriftführer.

* * *

Korporative Besichtigung des technischen Museums für Industrie und Gewerbe.

Über Anregung des Klubpräsidiums veranstaltet das Vortragskomitee im Einvernehmen mit dem Exkursionskomitee

Dienstag, den 11. Juni 1918, um 4 Uhr nachmittags, eine korporative, für Klubmitglieder, deren Angehörige und Gäste zugängliche Besichtigung des Technischen Museums für Industrie und Gewerbe unter von der Direktion des genannten Instituts in entgegenkommendster Weise beigestellter fachmännischer Führung. Anmeldungen hiefür bis längstens 8. Juni mittags im Klubsekretariate gegen Erlag der Besichtigungsgebühr (30 h pro Person für Mitglieder und Angehörige, 50 h pro Person für Gäste). Zusammenkunft am 11. Juni. 3/4 4 Uhr nachmittags, bei dem Museumsgebäude, XIII. Bezirk, Mariahilferstraße Nr. 212. (Straßenbahnwagen der Linie 58, 59, 60 und L.) Die Klubmitglieder werden ersucht, hiebei das Klubabzeichen anzulegen; solche sind auch im Klubsekretariate zum Preise von K 2·40 für das Stück erhältlich.

* * *

Neue Begünstigungen.

Im Klubsekretariate erliegen zwei Permanenzkarten zum Besuche des Kaisergartens. Diese sind zum täglich einmaligen Eintritt gültig und berechtigen auch zum unentgeltlichen Besuche der Ersatzmittelausstellung. Benutzungsgebühr pro Person und Tag 40 Heller. Die Karten müssen bis Mittag des dem Besuchstage folgenden Tages im Klubsekretariate rückgestellt sein, sonst muß die Gebühr für jeden folgenden Tag bis zur Rückstellung bezahlt werden. Bei Verlust der Karten ist eine Entschädigung von K 12 für das Stück zu leisten.

Das Benefizienkomitee.

Reichswirtschaftsbund der Festangestellten (Warenabteilung). Der Reichswirtschaftsbund der Festangestellten hat im I. Bez., Hohenstaufengasse 10, ein Schuh- und Kleidergeschäft eingerichtet, wo Schuhe mit Holzsohlen, ferner Holzsandalen für Männer, Frauen und Kinder zu erheblich billigeren Preisen als in den einschlägigen Geschäften an die Mitglieder abgegeben werden.

Auf Grund von Bedarfsbescheinigungen, die beiden allgemeinen Bedarfsprüfungsstellen erhältlich sind, werden jederzeit von allen Mitgliedern Schuhe zur Ausbesserung übernommen. Außerdem werden Schuhe ohne Beibringung eines Bedarfsscheines wieder hergestellt für eine immer wechselnde und in den Tagesblättern bekanntgegebene Zahl von Mitgliedern.

In Kleider und Wirkwaren sind stets Damenkostüme und Mäntel, Kinder- und Mädchenkleider, Herren- und Knabenanzüge, Überzieher, Hosen, Waschkleider, Ruderleibchen, Seelenwärmer und andere Waren lagernd. Der Bezug dieser Waren wurde dadurch vereinfacht, daß mit Erlaubnis des Volksbekleidungsamtes die Bedarfsanmeldung in dieser Verkaufsstelle erfolgt.

Die Mitglieder werden eingeladen, in ihrem eigenen Interesse diese billige Kaufgelegenheit zu benutzen. Fernsprecher 5653/II.

Zu unserer Anzeige „Vereinigte Flanschenfabriken u. Stanzwerke A.-G." in Hattingen-Ruhr. Von wesentlichem Einfluß auf die Leistungsfähigkeit eines jeden Eisenbahnbetriebes ist der Zustand des Oberbaues und die Instandhaltung desselben ist daher auch die erste Sorge der für die Sicherheit des Betriebes verantwortlichen Stellen. Die Beschaffung der hiezu erforderlichen Gerätschaften war in Friedenszeiten, als alles noch in reicher Auswahl zur Verfügung stand, eine Kleinigkeit; wie so vieles andere, so hat sich auch dieses geändert und die Beschaffung der für die Gleisunterhaltung und die Sicherheit des Rangierbetriebes erforderlichen Materialien wird von Tag zu Tag schwieriger. Wir möchten deshalb nicht verfehlen, den beteiligten Kreisen, welche unser Blatt lesen, mitzuteilen, daß die Firma Vereinigte Flanschenfabriken & Stanzwerke, A.-G., Hattingen-Ruhr, auch heute noch in der Lage ist, Bestellungen auf diese Teile prompt zu erledigen. Die langjährigen Erfahrungen, welche die Firma in dieser Spezialfabrikation hat sammeln können, bieten die Gewähr für eine sachgemäße Bedienung und wir bitten daher Interessenten, das Inserat der Firma auf Inseratenseite 4 unserer heutigen Ausgabe zu beachten und bei vorkommendem Bedarf den neuesten Katalog über Gleisbaugeräte, Ausgabe 1918, in Hattingen einzufordern.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 725—IV—18
1 am 11. Mai 1918.

Betreff: Verkaufs-Ausschreibung.

Bei den k. k. Staatsbahndirektionen Krakau, Lemberg, Stanislau, der k. k. Nordbahndirektion und der Betriebsleitung Czernowitz gelangen in den betreffenden Materialmagazinen vorrätige Alteisenmaterialien im Konkurrenzwege zur Vergebung.

Die näheren Bedingnisse sind im „Amtsblatte der Wiener Zeitung" vom 15. Mai 1918 verlautbart und auch bei den betreffenden k. k. Direktionen zu erlangen.

Nr. 682—IV—18 am 8. Mai 1918.

Betreff: Lieferungs-Ausschreibung.

Bei den k. k. Staatsbahndirektionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg, Stanislau, der k. k. Nordbahndirektion, der k. k. Nordwestbahndirektion, der k. k. Direktion für die Linien der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. Direktion für die böhmische Nordbahn und der Betriebsleitung in Czernowitz gelangen für das zweite Halbjahr 1918 die Lieferungen von verschiedenen Faustoffen im Konkurrenzwege zur Vergebung.

Die näheren Bedingnisse sind im Amtsblatte der „Wiener Zeitung" vom 10. Mai l. J. verlautbart und auch bei den betreffenden Direktionen zu erlangen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Sistierung der Güterannahme nach Rumänien.

Die Annahme von Gütern nach Turn Severin, Calafat, Corabia, Turn Magurele, Giurgiu und Galatz, ferner von Gütern nach Braila und Sulina mit Ausnahme von Transporten, welche zur Weiterbeförderung ab Braila oder Sulina über See bestimmt sind, ist bis auf weiteres sistiert.

Wien, am 13. Mai 1918.

Personenverkehr.

Der Eilschiffverkehr auf der Strecke Linz—Wien wurde diesjährig

von Wien nach Linz am . . . . . 18. Mai,
„ Linz nach Wien am . . . . . 19. Mai

eröffnet.

Vom 19. Mai bis auf weiteres erfolgt die Abfahrt des täglich auf der Strecke Passau—Linz verkehrenden Lokalschiffes von Passau statt am 4^{30} früh erst am 5^{30} früh.

Der Postschiffverkehr auf der Strecke Passau—Linz—Wien bleibt auch weiterhin unverändert aufrecht. Durch das um 3^{00} nachmittags von Passau zu Tal gehende Postschiff wird im Anschlusse an den um 9^{00} früh von Linz zu Tal fahrenden Postdampfer die erste und durch den von Passau um 5^{30} früh abgehenden Lokaldampfer, welcher Anschluß an das um 10^{30} vormittags von Linz zu Tal fahrende Eilschiff hat, die zweite tägliche Schiffsverbindung Passau—Linz—Wien hergestellt.

Die Eilschiffe, welche I. und II. Platz führen, können gegen Aufzahlung der für die betreffende Strecke bestehenden Gebührendifferenz auch mit den für den Postschiffverkehr gültigen Fahrkarten, ferner mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften benutzt werden.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 17. Mai 1918.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 12. Wien, den 15. Juni 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Eine Forschungsanstalt für Verkehrswesen. — Ersparnisse im Eisenbahnwesen. Von Ing. Hermann von Littrow. — Rumänien und die Mittelmächte. Vortrag, gehalten von Privatdozent Dr. Sigmund Schilder. (Schluß.) — Österreichs Verkehrswege nach dem Kriege. — Verschiedenes: Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1918. Verstaatlichung der Lokalbahn Absdorf—Stockerau. Verwendung durchgehend gebremster Güterzüge für die Zufuhren aus der Ukraine. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An die P. T. Klubmitglieder, Abonnenten und Inserenten!

Die bereits früher erhöhten Preise für Papier und Druck unserer Zeitung wurden ab 1. Juli l. J. neuerdings um 50 v. H. gesteigert.

Die Klubleitung ist weder in der Lage, noch gewillt, diese bedeutenden Mehrkosten auf die Klubmitglieder, Abonnenten und Inserenten zu überwälzen, andererseits auch nicht imstande, dieselben aus den Mitteln des Klub zu bestreiten.

Die Klubleitung sieht sich daher veranlaßt, das Erscheinen unserer Zeitung vom 1. Juli bis vorläufig inklusive Oktober d. J. auf einmal monatlich, und zwar auf den 1. jeden Monates zu beschränken, und bittet, hievon Kenntnis nehmen zu wollen.

Die trotzdem sich ergebenden namhaften Mehrkosten wird der Klub tragen.

Die Klubleitung.

Eine Forschungsanstalt für Verkehrswesen.

In Nr. 19 der Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 9. März l. J. hat Regierungsbaumeister Falk einen Aufsatz veröffentlicht, in dem er die Errichtung einer Forschungsanstalt für das Verkehrswesen anregt.

Dieser Vorschlag ist nicht nur vermöge seiner Neuheit, sondern vor allem auch deshalb besonders bemerkenswert, weil hier zum ersten Male von zweifellos berufener Seite auf den Mangel wissenschaftlicher Durchdringung des Betriebsdienstes verwiesen und der gemachte Vorschlag vornehmlich damit begründet wird.

Der Verfasser geht bei seinen Ausführungen von den Schwierigkeiten aus, die sich bei der Inbetriebnahme der Bahnen in den besetzten feindlichen Gebieten ergaben haben und betont mit Recht, daß es sich dabei nicht nur darum gehandelt habe, sich mit Bahnanlagen abzufinden, die von den heimatlichen mehr oder minder stark verschieden waren, sondern daß betriebliche Aufgaben gelöst werden mußten, für die keine vorausschauenden Pläne vorgesehen waren.

Die Anpassung an die bestehenden Verhältnisse und die Lösung der gestellten Aufgaben sei dadurch nicht nur erschwert, sondern vielfach — insbesondere im Anfange — auch nicht vollkommen erreicht worden. Dies sei vor allem darauf zurückzuführen, daß die zu diesen Aufgaben herangezogenen Kräfte — trotz sonstiger hervorragender Bewährung — für die Anpassung an ganz neue und eigenartige Verhältnisse nur wenig vorbereitet gewesen seien. Der Verfasser führt dann noch folgendes an:

„Für den Bau und Betrieb unserer Eisenbahnen — wobei unter Bau das Maschinenwesen einbegriffen gedacht ist — sind sowohl für den Frieden wie den Krieg eine große Anzahl bis ins Einzelne gehender Vorschriften ausgearbeitet. Diese stellen gewissermaßen einen — allerdings sehr umfangreichen — Katechismus dar, in dem die Erfahrungen aller Länder verwertet und gesichtet niedergelegt sind. Aus den rein baulichen Bestimmungen kann der Techniker, gestützt auf eine mehr oder weniger wissenschaftliche Vorbildung ohne zu große Mühe allgemeine Gesichtspunkte herausschälen, was ihm Anpassung der Vorschriften an geänderte Verhältnisse wesentlich erleichtert. Für den Betriebsfachmann ist der Sachverhalt wesentlich ungünstiger. Auf seinem Gebiete fehlt bisher die wissenschaftliche Durchdringung des Stoffes fast gänzlich, welche die Vielheit der Einzelbestimmungen auf wenige, allgemeine Grundlagen zurückführt und wo sie vorliegt, ist sie meistens nur einem engen Kreis geläufig. Dazu kommt noch, daß die bestehenden Vorschriften im allgemeinen nur die praktische Durchführung des Betriebes betreffen, daß dagegen für die eigentliche Betriebsleitung, also die Nutzbarmachung des gesamten Eisenbahnnetzes und seiner Mittel, überhaupt kaum Richtlinien, geschweige denn wissenschaftliche Grundlagen aufgestellt sind. (Um einen Vergleich mit dem Militärwesen zu ziehen: es besteht eine aus der Praxis hervorgegangene Taktik, jedoch fast ohne wissenschaftliche Bearbeitung und es fehlt fast ganz die Strategie.)

Man war bei der Umstellung des Betriebes infolgedessen einzig und allein auf Erfahrung und den Weitblick der leitenden Männer angewiesen, und diese empfanden zum ersten Male in ihrem Berufe und in besonders schwerer Stunde das Fehlen einer Wissenschaft „Eisenbahnbetrieb", mit deren Hilfe auf Grund allgemeiner Gesetze rasch und zielsicher die richtigen Maßnahmen hätten getroffen werden können, ohne erst Rückschläge aus verfehlten Anordnungen abzuwarten.

Der Mangel ist nicht etwa erst im Kriege hervorgetreten; er zeigte sich — wie man jetzt rückschauend erkennt — bereits bei den großen Betriebsstockungen, welche im Winter 1912/13 bestanden haben, und er macht sich zurzeit wieder in verschärftem Maße bemerkbar, da die sattsam bekannten Folgeerscheinungen der langen Kriegsdauer und der weitausgedehnten Fronten auf der Eisenbahn besonders schwer lasten. Es kann kein Zweifel herrschen, daß manche Verkehrs- und Betriebsfragen sich ganz anders hätten fördern und vielleicht

Zeichnet 8. Kriegsanleihe!

Digitized by Google

auch lösen lassen, wenn die Methoden von Betriebführung und -leitung genauer durchforscht gewesen wären, und ebenso kann angenommen werden, daß manche der jetzt bestehenden Schwierigkeiten hätte gemildert werden können, wenn man das nötige wissenschaftliche Rüstzeug besessen hätte, die kommende Entwicklung zu beurteilen und Gegenmaßnahmen vorzubereiten.

Die Betriebsleitung liegt in Deutschland vorwiegend in der Hand von Männern, die aus der technischen Hochschule hervorgegangen sind. Dort wird jedoch der Eisenbahnbetrieb nur nebensächlich und im allgemeinen nur insoweit behandelt, als er für die Ausgestaltung der technischen Einrichtungen von Einfluß ist. Betriebsführung und -leitung können im Lehrstoff nur eine untergeordnete Rolle spielen, weil ihre wissenschaftliche Durchdringung — wie schon betont wurde — noch in den ersten Anfängen liegt. Der Betriebsleiter muß seine Kenntnisse daher im wesentlichen erst im Laufe der beruflichen Tätigkeit sammeln, und diese ist gewöhnlich so anstrengend, daß ihm keine Zeit zu schwierigen Untersuchungen, ja nicht einmal zur schriftlichen Niederlegung der gewonnenen Erfahrungen bleibt. Die Folge ist, daß letztere vom Nachwuchs stets von neuem erworben werden müssen, und daß nur wenige einen Überblick über das gesamte Gebiet und eine tiefere Erkenntnis der Zusammenhänge erhalten.

Ähnlich liegen die Verhältnisse für diejenigen Beamten, welchen die praktische Durchführung des Betriebes im äußeren Dienste obliegt. Ihnen werden schulmäßig nicht einmal die Erkenntnisse vermittelt, welche der Eisenbahntechniker beim Studium nebenbei erwirbt; abgesehen von einem nebenamtlich erteilten, man kann wohl sagen ungenügenden Unterricht, sind die reinen Betriebsbeamten darauf angewiesen, sich ihr Wissen im täglichen Dienste und durch Selbststudium der Vorschriften anzueignen.

Aus den bisherigen Darlegungen ergibt sich für die Zeit nach dem Frieden eine ganz neue Aufgabe im Eisenbahnwesen: es gilt, die Betriebführung und -leitung auf eine höhere Stufe zu bringen. Dazu ist erforderlich:

1. Die wissenschaftlich Erforschung und Durchdringung des ganzen Gebietes und seiner Zusammenhänge;

2. Die Übertragung der gewonnenen Ergebnisse in die Praxis unter entsprechender Schulung des Personals.

Es soll hier nur vom ersten Teile der Aufgabe die Rede sein und auf einen Weg zur Durchführung hingewiesen werden, welcher der neuzeitlichen Entwicklung am besten entsprechen dürfte. Seit etwa zwei Jahrzehnten zeigt sich im Betrieb der Wissenschaften in zunehmendem Maße das Bestreben, die Forschertätigkeit vom Lehramte zu trennen, mit dem sie bislang vorherrschend vereint war und sie in besondere Forschungsinstitute zu verlegen. Diesen bereits bestehenden Vorbildern folgend, wird empfohlen, eine eigene Stätte ins Leben zu rufen, die sich mit der Ergründung und methodischen Weiterentwicklung nicht allein des Eisenbahnbetriebes, sondern aller Fragen des Eisenbahnwesens befaßt. Diese Anstalt müßte naturgemäß in engster Fühlung mit den Eisenbahnverwaltungen arbeiten, und aus dem Umstande, daß eine große Zahl der Forscher aus deren Beamtenkörper hervorgehen und später wieder dahin zurückkehren könnten, dürfte eine besonders weitgehende Förderung des gewollten Zweckes zu erwarten sein.

Es dürfte sich jedoch empfehlen, den Rahmen der Forschungsanstalt über das Eisenbahnwesen hinaus zu erstrecken. Der Krieg hat gezeigt, daß das gesamte Transport- und Verkehrswesen ein gewaltiges Ganzes bildet, dessen einzelne Teile viel mehr als bisher aufeinander abgestimmt werden können. Eisenbahn und Schiffahrt, Kraftfahr-, Nachrichten- und später vielleicht das Flugwesen, sie alle müssen wie Räder eines Uhrwerkes ineinandergreifen und mit einem Mindestmaß von Reibung arbeiten, wenn im Frieden wie im Kriege die Volkskraft höchste Leistungen hervorbringen soll. Das Zusammenwirken aller dieser Zweige aber bedarf eingehender systematischer Durchforschung der Zusammenhänge, und diese Arbeit kann mit Vorteil nur an einer Stelle erfolgen, für welche der Name: „Forschungsanstalt für Verkehrswesen" vorgeschlagen wird".

Soweit der Verfasser. Obwohl seinen Ausführungen die Verhältnisse in Deutschland zugrunde gelegt sind, kann doch vorweg festgestellt werden, daß ihnen eine allgemeine Bedeutung insoferne zukommt, als der Verkehrsdienst tatsächlich nur auf Erfahrungsgrundlagen beruht. Der Wert der erfahrungsmäßigen Grundlagen soll jedoch ebensowenig unter- als überschätzt werden. Wenn jedoch diese Grundlagen — wie dies im Verkehrsdienste tatsächlich der Fall ist — die bloße Form persönlicher Überlieferungen annehmen, dann führt dieser Zustand nur allzuleicht zur mechanischen Nachbildung, nicht aber zur zielbewußten Fortentwicklung. Bei diesem Zustande der Dinge ist der zur Leitung berufene aus den technischen Hochschulen hervorgegangene Beamte auch in Österreich genötigt, den empyrischen Weg einzuschlagen, d. h. sich Erfahrungen anzueignen und die Erfahrungen seiner Mitarbeiter bestmöglichst auszunutzen. Dieser Zustand muß nicht, kann jedoch nur allzuleicht dahin führen, daß der leitende Beamte in den Bannkreis der Überlieferungen gerät und nur das Bestehende fortführt, nicht aber weiterbildet und entwickelt.

Die wirtschaftliche und zweckmäßige Anordnung des Betriebes einer Eisenbahn ist sicherlich eine Angelegenheit von größter Bedeutung. Eine der wichtigsten Grundlagen hiefür bildet der Fahrplan. Seine Anlage erfolgt gleichwohl nur auf erfahrungsmäßigen Grundlagen, wobei die bestehenden Vorschriften für Zugkreuzungen und Überholungen nur einzuhaltende Bedingungen bilden. Als bemerkenswert kann ferner auf die tarifmäßigen Leitungsvorschriften verwiesen werden, die unter Zugrundelegung der kilometrisch kürzesten Verbindungswege festgestellt werden, obgleich dadurch keineswegs die rascheste Beförderung und noch weniger die billigsten Beförderungskosten gewährleistet werden. (Verteuerung durch Ablenkung auf Strecken mit ungünstigen Neigungsverhältnissen. Verlängerung der Beförderungszeit durch Ablenkung auf Strecken mit unterbrochenm Getriebe usw.)*). Nicht minder bemerkenswert ist die in den Tarifen vorgesehene Festsetzung zeitweise wechselnder Leitungswege mit dem dadurch bedingten unwirtschaftlichen Wechsel in der Ausnutzung der Zugerfordernisse. Das sind nur wenige, jedoch die Zustände hinlänglich kennzeichnende Beispiele.

Bei der wissenschaftlichen Erforschung des Verkehrswesens wird der Verwertung der statistischen Ergebnisse.

*) Der Verfasser der vorliegenden Besprechung vertritt die Ansicht, daß der kürzere Weg nicht unter allen Umständen die günstigste Beförderung, d. i. in der erreichbar kürzesten Zeit mit den günstigsten Gestehungskosten gewährleistet, sondern daß vielmehr innerhalb gewisser Grenzen die Beförderung über längere Strecken dann die vorteilhaftere ist, wenn diese günstigere betriebstechnische Verhältnisse aufweisen. Der praktische Beweis hiefür wurde gelegentlich Einrichtung des Ferngüterzugverkehres auf den österr. Staatsbahnen erbracht, wobei die Ferngüterzüge vielfach abweichend von dem kürzesten Tarifwege, über betriebstechnisch günstigere Strecken geführt, wobei Wegverlängerungen bis zu 60 *km* nicht nur nicht verzögernd zum Ausdruck kamen, sondern sogar bessere Beförderungszeiten erreichen ließen. Die allfällig höheren Gestehungskosten werden durch den rascheren Wagenumsatz ausgeglichen. Von anderen Fachleuten werden die virtuellen Längen als richtigste Grundlage für die Bestimmung der Wegeleitungen erachtet. Selbstverständlich bezieht sich das hier und oben angeführte auf den Güterzugsdienst. Die bestehende Unsicherheit ist jedenfalls bemerkenswert und durfte nicht in einer Arbeit unterdrückt werden, die sich mit der Notwendigkeit wissenschaftlicher Erforschung befaßt.

Digitized by Google

insbesondere aber jener der Güterverkehrsstatistik — die in Österreich leider noch immer nicht besteht — die größte Bedeutung zukommen und ermöglichen, sowohl Mängel der Verkehrsanordnung festzustellen, als auch neue Wege zu weisen.

Die Verkehrsanordnung ist nicht von der Betriebswirtschaft zu trennen. Die Gesetze, die für Beide bestimmend sind, müssen jedoch erst in ihrem Zusammenhang festgestellt werden. Wir wissen auch hier viel im einzelnen, wenig über den Zusammenhang.

Sicherlich bilden die Eisenbahnen allein ein weites noch unbebautes Feld der Forschertätigkeit. Wird diese Tätigkeit auf die gesamten Verkehrsmittel, wie Regierungsbaumeister Falk es wünscht, ausgedehnt, so wird dies der Weg sein, der dazu führt, die Entwicklung nicht nur im einzelnen, sondern im Zusammenhang zu fördern. Es ist ein großer und weiter Ausblick, den uns der Verfasser des besprochenen Aufsatzes vermittelt hat. Wir sind überzeugt, daß seine Anregung aufgenommen werden wird — nicht nur in Deutschland, sondern vielleicht auch bei uns in Österreich. *V. G. Bosshardt.*

Ersparnisse im Eisenbahnwesen.

Von Ing. Hermann von Littrow.

Nachfolgendes ist vom Standpunkte einer kleinen Eisenbahnverwaltung geschrieben. Es werden jedoch vielleicht einzelne der vorgeschlagenen Maßnahmen auch bei größeren Verwaltungen angewandt werden können. Bei den jetzigen Teuerungsverhältnissen wäre die Minderbewertung irgend welcher Tätigkeit oder wirklicher Handarbeit naturgemäß zumindest zwecklos. Es werden daher Ersparnisse nur durch Unterlassung von Beschaffungen, Anschaffung billiger Ersatzstoffe sowie Vermeidung von nicht unumgänglich notwendigen Arbeiten in Bau und Betrieb sowie in Schreibarbeit und in der Verwaltung möglich sein. Man wird auch die möglichen Minderausgaben nach diesen drei genannten Tätigkeitsfeldern einteilen können, zu welchen noch als vierte, der Zeit nach jedoch erste, die Finanzierung käme. An dieser werden sich bedeutende Verringerungen ergeben, wenn die Linie soviel als möglich in bestehende Straßen verlegt wird, wobei Grundeinlösungskosten ganz entfallen, die Grundeinlösung der übrigen Streckenabschnitte und Bahnhofanlagen den Gemeinden übergeben wird, die wie jetzt bei vielen Bezirksstraßen zur kostenlosen Beistellung des benötigten Grundes heranzuziehen wären. Die Gemeinden sind am Zustandekommen einer Nebenbahn am meisten beteiligt und würden daher durch Beistellung des Grundes entsprechend ihrem Vorteile belastet. Überdies kennen die Gemeinden den wahren Wert der Grundstücke viel besser als ein noch so gewiegter Grundeinlösungsbeamter. Den durch Entfall der Grundeinlösung wesentlich verminderten Aufwand an Kapital der Nebenbahn müßte eine staatliche oder Landesanstalt oder eine gemischt privat- und staatliche Stelle etwa unter Beihilfe der Postsparkasse (um die Verrechnung zu verbilligen und gleichmäßig zu gestalten) beschaffen. Der ausschlaggebendste Teil möglicher Bauersparnisse ist hiemit bereits berührt, weitere Ersparnisse werden sich aber noch erzielen lassen, wenn nach Vorbild der Neigungen, die in unseren Straßen vorkommen, auch die sozusagen nutzbringenden Bahnneigungen höher als bisnun angenommen werden, wodurch die Betriebskosten nur ganz unwesentlich (um die reinen Brennstoffkosten) gesteigert würden, da die Zug-(richtiger Lokomotiv-) belastung ja wegen der Straßenneigungen ohnehin schon gering gehalten werden muß. Weitere Bauersparnis wird der Hochbau ergeben, wenn nach dem Vorgange der Steiermärkischen Landesbahnen der Stationsdienst durch Personen im Nebenamte (Gasthausbesitzer und -bedienstete) besorgt wird, für deren Unterkunft nicht vorgesorgt werden braucht. Durch Anlage möglichst vieler Schleppgeleise zu größeren Verfrächtern werden die Güterschuppenbauten gemindert, durch Verlegung der Abfertigungsstellen in bestehende Gasthäuser die Abmessungen der Aufnahmegebäude vermindert werden können, wenn nicht der Bau von solchen wie zum Beispiel in Schneegattern K. K. St. B. ganz entfallen kann. Die bedeutendste Bauersparnis wird jedesfalls der Oberbau ergeben, wenn eine geringe Achsbelastung und infolgedessen eine leichte Schiene, etwa von 10 *kg* auf den Meter, gewählt wird, die Weichen, soweit sie von Zügen befahren werden, nach Straßenbahnart, sonst aber als Schleppweichen hergestellt werden, was bei leichten Fahrzeugen anstandslos möglich ist, da eine Entgleisung ohne Weiterungen durch die Zugmannschaft behoben werden kann. Bei den jetzigen hohen Holzpreisen wird man Schwellen nach bayerischem und italienischem Vorbilde aus Steinen oder Beton herstellen und hiedurch auch für Erzielung von Betriebsersparnissen vorsorgen, da solche Schwellen sehr wenig Erneuerung bedürfen und wenn sie genügend hoch (etwa 20 bis 25 *cm*) hergestellt werden, auch keine Frostaufzüge zulassen werden, deren Behebung bekanntlich viel Kosten verursacht. Signale auf der Strecke (feststehende Signale) würden bei so kleinen Bahngebilden gar nicht vorkommen, auch unsere bestehenden Lokalbahnen haben ja keine solchen. Ebenso entfielen Einfriedungen, Bahnzeichen, Drehscheiben usw. Sicherungen (Hecken, Wände) gegen Schneewehen werden auf den Straßenstrecken nicht angewendet werden dürfen, um das Schlittenfuhrwerk der Landesbewohner nicht zu behindern. Hinzuzufügen wäre noch, daß in Abschnitten außerhalb der Straße und als Schwellenunterlage im Freien gebrannte Lehmstückchen nach amerikanischem Vorbild anstatt Schotter verwendbar erscheinen, wenn Schotter schwer und nur mit hohen Kosten beschaffbar wäre. Ganz wesentliche Minderausgaben wird die Fahrzeugbeschaffung ergeben können, weil bei geringem Zuggewichte und geringer Fahrgeschwindigkeit wenig Stöße auftreten und daher die Fahrzeuge recht leicht hergestellt werden können. Man wird nach Vorbild der militärischen Feldbahnen, um Bogen kleinen Durchmessers durchfahren zu können, vier- oder gar sechsachsige Drehgestellwagen und ebensolche Lokomotiven beschaffen. Es dürfte möglich sein, statt Wagen eigentlich nur Untergestelle einer einzigen Gattung einzustellen und auf selbe nach Vorbild der russischen Straßenbahnen Wagenkasten nach Bedarf aufzustülpen oder Truhen wie bei unserem Straßenfuhrwerke aufzusetzen, wodurch gleichzeitig für Massengut eine sehr billige Entladung durch Umstürzen erzielbar wird. Die Lokomotiven könnten im allgemeinen nach der Bauart Parratt hergestellt werden. Solche laufen bereits im Kongostaate und in Bosnien. Insolange die hohen Metallpreise andauern, wird beim Lokomotivbaue nach Vorbild der Limawerke im Staate Ohio fast nur Eisen, allenfalls noch etwas Holz angewandt werden. Jedesfalls werden sehr große Kessel zu wählen sein, um auch den mindestwertigen in der Nähe der Bahn billig erhältlichen Brennstoff verwenden zu können. Die Fahrzeuge wären überdies derartig herzustellen, daß der größte Teil der Ausbesserungen durch Landhandwerker durchgeführt werden kann, um den kostspieligen Bau von Werkstätten oder die teuere Abbeförderung zur Ausbesserung in Fabriken zu vermeiden. Viele unserer bestehenden Lokalbahnen ziehen heute bereits ländliche Handwerker zu Ausbesserungen der Fahrzeuge mit ganz gutem Erfolge heran. Der Betrieb würde sich sehr einfach gestalten lassen, eigentlicher Verkehrsdienst würde gar nicht geleistet werden, da doch gewiß auf so kleinen Bahngebilden nur eine Zuggarnitur im Rollen sein wird, so daß es keine Kreuzungen geschweige denn Überholungen gibt. Die schriftlichen Arbeiten des Außen-

Digitized by Google

dienstes werden auch ungeheuer beschränkt werden können. Von der Führung eines Fahrberichtes (Stundenpasses) wird man nahezu ganz absehen können. Es wird genügen, auf eine für den ganzen Kalendertag vorgesehene Drucksorte lediglich in einfacher Weise die Abweichungen vom Fahrplane (Verspätungen), die jeweilige Belastung des Zuges und der beschäftigten Personen zu verzeichnen und auch den jeweiligen Aufenthaltsort der Wagen (als einzige Wagenvormerkung) zu verzeichnen. Fahrscheine kann man in Block, besser vielleicht noch in Rollenform auflegen und nicht täglich, sondern wie bei der Wiener Straßenbahn nur wöchentlich abrechnen. Für die Gepäck-, Eil- und Frachtgutverrechnung würden wie bei Speditionsgeschäften kleine Drucksorten (ohne Frachtbriefe) genügen. Die sehr einfache Personen- und Frachtrechnung sowie ein klein wenig Statistik wird die Anschlußstation allein durchführen können. Ein gewisses Maß von Kontrolle des Verkehrs und der Einnahmen wird unumgänglich nötig sein. Dieselbe würde am besten und billigsten wie bei den öffentlichen Automobilverkehren in den Schweizer Kantonen Appenzell, Zürich usw. durch Angestellte industrieller Betriebe an der Bahn oder durch einen Postmeister oder Gemeindesekretär gegen Freikarte und mäßige Entlohnung im Nebenamte geübt werden können, da derlei Personen schon durch die Verschiedenheit der gesellschaftlichen Stellung dagegen gefeit sind, mit den Angestellten der Kleinbahn gemeinsame Sache zu machen. Ausgaben, Bestellungen usw. würden am besten durch einen Ruheständler oder durch eine einzige Person für mehrere solche Linien gemeinsam gemacht und durch die Postsparkasse verrechnet. Die Ausgabenkontrolle müßte eine Sparkasse (Raiffeisen-Kassa) übernehmen ebenso wie den Jahresabschluß der Gebarung. Solche ganz kleine Schienenwege, die kaum mehr den Namen Bahn verdienen, sondern eher Speditionsgeschäft mit Schienenweg, würden nur eine Wagenklasse führen, außerordentlich einfache auf zehn Heller abgerundete Personentarife haben und eine Güterklassifikation, die nur gewöhnliches und ermäßigtes Stückgut sowie ebenso unterschiedenes Massen-(Wagenladungs-)gut kennt. Hunde, Kleinvieh und Fahrräder wären nach Durchschnittsgewicht als Stückgut zu berechnen, Großvieh und Pferde kämen wegen der Kürze solcher Linien überhaupt nicht zur Beförderung. Zusammenfassend wäre zu bemerken, daß derartig kleine Bahnen in unserer zugtierarmen Zeit ohne staatliche Zuschüsse herstellbar wären, da der animalisch betriebene Straßenverkehr sich dermalen sehr hoch stellt. Solche Bahngebilde könnten sogar bei oben beschriebener Einrichtung und Gebarung unter halbwegs günstigen Umständen, das ist, wenn zum rein landwirtschaftlichen Verkehr nur ein klein wenig Industrieverkehr hinzutritt, die jetzt allgemein angenommene, durch den Krieg verursachte, etwa 5·5%ige Anlagekapitalsverzinsung erbringen, besonders wenn Private, Städte, Länder und der Staat jedoch nur als Aufsichts- und beratende Behörde mitwirken würden.

Traun bei Linz, März 1918.

Rumänien und die Mittelmächte.

Erweiterte Wiedergabe eines am 18. Dezember 1917 im „Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten" gehaltenen Vortrages von Privatdozent Dr. Sigmund Schilder.

Wien, Ende Februar 1918.

(Schluß zu Heft 11.)

Ein besonderer Vorteil für den Handelsverkehr der Mittelmächte mit Rumänien liegt darin, daß es dort, abgesehen von zahlreichen christlichen Staatsbürgern Deutschlands, Österreichs und Ungarns, die deutsch verstehen, zahlreiche Juden (im Jahre 1912 etwa 240.000, noch im Jahr 1899 sogar rund 267.000) gibt, denen die Kenntnis der deutschen Sprache, zumindest in der Form der jüdischen Mundart, nicht abgeht und eine große Wichtigkeit für das rumänische Wirtschaftsleben, und zwar besonders für Einfuhr- und Ausfuhrhandel, zukommt. Überdies befanden sich auch unter den in Rumänien tätigen Staatsangehörigen Deutschlands und Österreich-Ungarns viele Juden. So waren unter den 10.000 bis 12.000 österreichischen Staatsangehörigen, die im August 1916 nicht rechtzeitig flüchten konnten und daher von der rumänischen Regierung gefangengesetzt wurden, ungefähr zwei Drittel Juden. Die leitenden Personen der bedeutenden rumänischen Handels- und Industrieunternehmungen waren in den letzten Jahren vor dem Weltkrieg zum großen Teil jüdische Staatsbürger Deutschlands und Österreich-Ungarns.

Daher kommt der rumänischen Judenfrage, vom Standpunkt der Wirtschaftsinteressen der Mittelmächte und einer auf Annäherung an das mitteleuropäische Zoll- und Wirtschaftsbündnis bedachten Handelspolitik, besondere Wichtigkeit zu. Es dürfte den Mittelmächten nicht schwer fallen, den Juden bei den Friedensverhandlungen mit Rumänien die Anerkennung ihrer Staatsbürgerrechte wirksam zu sichern.

Diese Rechte wurden den Juden bereits in einer ausdrücklichen Festsetzung des Berliner Kongresses von 1878 (Artikel 45 der Kongreßakte) zuerkannt, ihnen aber von der rumänischen Regierung und Gesetzgebung durch hinterhältige Ausspielung der übernommenen völkerrechtlichen Verpflichtung vorenthalten (Die seit Jahrhunderten im Land ansässigen Juden seien „Fremde" und müßten erst Mann für Mann das Staatsbürgerrecht erwerben; hiezu konnte aber der einzelne Jude nur durch einen fast unmöglich zu erzielenden besonderen Beschluß des Parlaments gelangen). Demnach wurden den rumänischen Juden zwar alle Pflichten der Staatsbürgerschaft so auch die Militärpflicht, auferlegt, ihnen aber, unter große. wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Schädigung, alle mit der Staatsbürgerschaft als solcher verbundenen politischen und wirtschaftlichen Rechte (so zum Beispiel das Recht des dauernden Aufenthalts im Lande, jenes der Zulassung zu den kleingewerblichen Betrieben) entzogen.

Die Mittelmächte könnten die ihrem Handelsverkehr mit Rumänien gewiß sehr dienliche sofortige Erklärung aller rumänischen Juden zu rumänischen Staatsbürgern um so leichter durchsetzen, als die rumänische Regierung, bei etwaigem Widerstand gegen diese Forderung, nicht auf die geringste Unterstützung der gegenwärtig sogar sich im zionistischen Sinn betätigenden Entente zu rechnen hätte. Gleichgiltigkeit der Mittelmächte bezüglich der rumänischen Judenfrage könnte dort sogar der Sache der Westmächte von nicht geringem wirtschaftlichem und moralischem Nutzen sein.

Sicherlich ist den wirtschaftlichen Verhältnissen Rumäniens durchaus kein Gegengrund gegen den Anschluß an das Zoll- und Wirtschaftsbündnis der Mittelmächte zu entnehmen; weit eher wäre darin ein mächtiger Anreiz zu diesem Anschluß zu finden. Wie verhält es sich aber in dieser Beziehung mit den politischen Stimmungen, Gesinnungen und Verhältnissen zur Zeit unmittelbar vor den mittelmächtlich-rumänischen Friedensverhandlungen?

Ein starker Haß gegen die Magyaren und ihre Herrschaft in den von rund 3 Mill. Rumänen bewohnten östlichen Gebieten der Stefanskrone befand sich zweifellos unter den stärksten Antrieben zur rumänischen Kriegserklärung vom 27. August 1916. Dagegen hatte sich der in den ersten zwei Jahrzehnten nach dem russisch-türkischen Krieg von 1877/78 in Rumänien sehr starke Russenhaß allmählich abgeschwächt. Hiebei hatten stark mitgeholfen: die französische Kulturfreundschaft und der nach London starrende Snobismus

Digitized by Google

der rumänischen tonangebenden Cliquen sowie die liebevolle Bewunderung der Bojaren für die gewalttätige Behandlungsweise aufstrebender Volksbewegungen durch die Regierungen des Zarismus.

Seit den schweren Niederlagen Rumäniens in den letzten vier Monaten des Jahres 1916 hat in Rumänien der Haß gegen Rußland, von dem man sich unter falschen Vorspiegelungen verlassen und verraten fühlte, wiederum gewaltig zugenommen. Auch die früher so bewunderten Westmächte haben in Rumänien an Ansehen und Zuneigung riesig eingebüßt, da sie sich beim rumänischen Unglück als ohnmächtige Zuschauer erwiesen hatten. Dagegen ist der frühere Haß gegen die Magyaren in den Hintergrund getreten.

Seit Herbst 1916 sind die Deutschen die tatsächlichen Beherrscher des überwiegenden Teiles von Rumänien. Freilich haben sie sich dort, trotz ihren eifrigen Bemühungen um die wirtschaftliche Wiederaufrichtung des Landes, bei der ihnen eigentümlichen Herbheit ebensowenig beliebt zu machen gewußt wie etwa im deutschen Verwaltungsgebiet des ehemaligen Kongreßpolens. Mehrfach wurde von Personen, die mit den rumänischen Verhältnissen durchaus vertraut sind, folgender Umstand als ein großer Fehler der Deutschen in Rumänien bezeichnet: Diese sind während ihrer seit Dezember 1916 im Gang befindlichen Verwaltung des Landes nicht darangegangen, eine bauernfreundliche Abänderung der Agrarverfassung wenigstens anzubahnen. Sie begnügten sich damit, die unter den nationalrumänischen Regierungen schwer bedrückte Bauernschaft dadurch wirtschaftlich zu heben, daß ihr die Erzeugnisse von Ackerbau und Viehzucht zu guten Preisen gegen sofortige Barzahlung abgenommen und den Bauern für die Beförderung ihrer Waren und sonstiger Güter hohe Fuhrlöhne entrichtet wurden. Eine Umänderung der rumänischen Agrarverfassung, die den dortigen Großgrundbesitzern (Bojaren), den seinerzeitigen Haupthetzern zum Krieg gegen die Mittelmächte, trotz einer ausgiebigen Entschädigung in Renten die auf dem Grundbesitz selbst beruhende wirtschaftliche Macht aus der Hand genommen hätte, wäre eine ganz besonders wirkungsvolle Sicherung gegen jeden Gedanken eines zukünftigen Rachekrieges gewesen.

Insofern aber Vernunftgründe bei den derzeit im Gegensatz zum Sommer 1916 sehr kühl überlegend gestimmten rumänischen Politikern überhaupt etwas vermögen, fühlen sie sich nunmehr zum Anschluß an die Mittelmächte gedrängt. Dies trifft ganz besonders zu, seitdem die Ukraine in ein engeres Freundschaftsverhältnis zum Vierbund getreten ist, seitdem der junge Ukrainerstaat von den Mittelmächten gegen die Gewalttätigkeiten der Bolschewiki und ihrer roten Garden geschützt wird und Großrußland durch die Sozialphantastereien der Bolschewiki völlig kraft- und hilflos gemacht worden ist. Darnach bleibt den Rumänen, die allseits von den Mittelmächten und deren Freunden umschlossen sind, ein anderer Ausweg als der des engen wirtschaftlichen und politischen Anschlusses an diese Mächte kaum übrig.

Eine Versöhnung des rumänischen Selbstbewußtseins, nach dem unvermeidlichen Verlust der Dobrudscha an Bulgarien, durch Erwerbung (oder besser gesagt Rückerwerbung) des 1812 verlorenen, 1856 teilweise wiedergewonnenen und 1878 abermals verlorengegangenen Bessarabiens ist sicherlich sehr wünschenswert, falls diese Erwerbung im gütlichen Einvernehmen mit der Ukraine möglich wäre. Wenn aber auch der völlige oder teilweise Rückfall Bessarabiens an Rumänien nicht verwirklicht werden könnte, wäre eine Haltung dauernder wirtschaftlicher und politischer Feindseligkeit Rumäniens gegen die Mittelmächte kaum zu befürchten.

Ein besonders durchschlagender Grund für Rumänien, sich wirtschaftlich und politisch eng an die Mittelmächte anzuschließen, liegt in dem Schuldverhältnis, das zwischen der rumänischen Regierung in Jassy und den Westmächten entstanden ist. Die Staatsschuld Rumäniens betrug kurz vor dem Eintritt des Landes in den Weltkrieg (am 1. April 1916) 2075 Mill. Lei. Hiezu kamen noch ungefähr 800 Mill. Lei Banknoten. Seither soll aber die rumänische Staatsschuld durch „Vorschüsse" der Westmächte auf den erdrückenden Betrag von 8 bis 10 Milliarden Lei (nach neuesten Nachrichten angeblich nur 6·5—7 Milliarden) angewachsen sein. Dagegen wird das gesamte rumänische Volksvermögen nur auf 20 bis höchstens 28 Milliarden geschätzt.

In ganz Rumänien steht man demgegenüber auf dem Standpunkt, daß die Milliarden der Entente, die wahrscheinlich sehr hohe Gewinnste der westländischen Kriegsfabriken in sich schließen, durch das Blut vieler Tausende rumänischer Soldaten und durch das Unglück des Landes reichlich bezahlt seien. Dieser Standpunkt ließe sich aber auf die Dauer gegenüber den Westmächten nicht durchsetzen, falls Rumänien hiebei keine Unterstützung bei den Mittelmächten fände. In den ersten Jahren nach dem Weltkrieg wären zwar die landwirtschaftlichen und Erdölerzeugnisse Rumäniens auf dem ganzen Weltmarkt so gesucht, daß es sie in Mitteleuropa und anderwärts leicht absetzen und hiefür die ihm fehlenden Fabrikate, Rohstoffe, Nahrungs- und Genußmittel unschwer erhalten könnte. Späterhin hätte aber Rumänien unter handels- und finanzpolitischen Vergeltungsmaßregeln der Westmächte schwer zu leiden, falls es nicht durch ein Zoll- und Wirtschaftsbündnis mit den Mittelmächten gesichert wäre.

So läßt sich zusammenfassend sagen: mannigfache Gründe wirtschaftlicher und politischer Art sprechen für den Anschluß Rumäniens an das Zoll- und Wirtschaftsbündnis der Mittelmächte, und kaum irgend ein Grund ist dagegen anzuführen.

Wien, 19. März 1918.

Die ungefähr gleichzeitig mit dem Abschlusse vorliegender Arbeit begonnenen mittelmächtlich-rumänischen Friedensverhandlungen sind während der Drucklegung nicht vollendet worden. Abgesehen von der bereits im Vorfrieden festgelegten Abtretung der gesamten Dobrudscha an die Mittelmächte, das heißt also an Bulgarien, verlautete nur von kleineren Grenzberichtigungen zu Gunsten Österreich-Ungarns; von Bestrebungen der rumänischen Regierung, die nicht nur auf ein friedliches Nebeneinanderleben, sondern auch auf ein politisch-militärisches Bündnis mit den Mittelmächten abzielen; von einer Handelspolitik der Mittelmächte, die hauptsächlich darauf gerichtet wäre, im Hinblick auf die Versorgungsschwierigkeiten während des Weltkrieges die Belieferung mit dem Getreide und den Erdölerzeugnissen Rumäniens für längere Zeit sicherzustellen; von der fast völligen Überlassung Bessarabiens an Rumänien, wodurch dieses Land für den Verlust der Dobrudscha an Bulgarien reichlich entschädigt wäre und die öffentliche Meinung Rumäniens für die Mittelmächte gewonnen werden soll; von erfolgreichem Eintreten der Mittelmächte für die Bürgerrechte der rumänischen Juden.

Darnach wäre es nicht gerade ausgeschlossen, daß die derzeit sehr wirksamen, aber für die Regelung des internationalen Handelsverkehres auch nur auf einige Dauer nicht ausreichenden Gesichtspunkte der Kriegs- und Übergangswirtschaft über den hier vertretenen Standpunkt vorläufig den Sieg davongetragen haben; diesem entsprach eine möglichst innige Verschmelzung der Zollgebiete der Mittelmächte und besonders Österreich-Ungarns mit jenem Rumäniens. Freilich sind derzeit sogar die Verhandlungen

Digitized by Google

über das Zoll- und Wirtschaftsbündnis zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn selbst noch nicht abgeschlossen.

Die ungarischen Großagrarier haben zwar in letzter Zeit mehrfach erklärt, ganz „Mitteleuropa" freue sie nicht, wenn sie dessen Segnungen mit Rumänien zu teilen hätten; doch wird, nach Rückkehr der Männer aus den Schützengräben, eine so starke Welle der Erneuerung über Mitteleuropa dahinfluten, daß auch die Überprüfung eines derzeit gegenüber Rumänien etwa eingenommenen, allzu engherzigen handelspolitischen Standpunktes höchstwahrscheinlich wäre.

Bei dieser Überprüfung werden nicht nur die gewiß sehr wichtigen ernährungs- und rohstoffpolitischen Erwägungen, sondern auch der Wunsch maßgebend sein, auf besonders inniger wirtschaftlicher Verbindung beruhende und daher dauernd gesicherte friedliche und Freundschaftsbeziehungen der Mittelmächte zu dem Donaukönigreich anzubahnen, das durch die Schuld seiner herrschenden Cliquen seit August 1916 soviel Leid und Beschämung hat erdulden müssen.

Österreichs Verkehrswege nach dem Kriege.

Über diesen Gegenstand hielt vor kurzem der Hofrat im Eisenbahnministerium (Tariferstellungsbureau), Dr. Roeder einen Vortrag. Der Vortragende beschränkte sich verwiegend auf die Behandlung der Binnenschiffahrtswege und der Eisenbahnen und zeigte an der Entwicklung Frankreichs und Deutschlands, wie in diesen Staaten der Binnenverkehr von den Landstraßen auf die Flüsse und Kanäle, die dort im vorigen Jahrhundert in großer Ausdehnung gebaut worden sind, und von diesen auf die Eisenbahnen überging. Seit etwa 30 Jahren haben aber diese Staaten eine Steigerung des Binnenschiffahrtsverkehres trotz dessen Ertraglosigkeit begünstigt, denn die Eisenbahnen waren an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt, so daß zur Bewältigung eines gesteigerten Verkehres kostspielige Anlagen nötig gewesen wären. Es erwies sich daher als volkswirtschaftlich richtiger, den Verkehrszuwachs den Flüssen und Kanälen zu überlassen; denn diese boten bei der Bodengestaltung dieser Länder, den zahlreichen schiffbaren Flüssen, die durch Kanäle zu einem großen Netz verbunden sind und den ausgebreiteten Meeresküsten eine willkommene natürliche Ergänzung der vorhandenen Eisenbahnwege. Anders in Österreich, wo die zahlreichen Gebirge, die geringe Anzahl schiffbarer, verschiedenen Meeren zustrebender Flüsse, die kurze Seeküste, der Binnenschiffahrt weit weniger förderlich waren. Deshalb gibt es derzeit in Österreich keinen Großschiffahrtskanal und fällt hier nahezu der ganze Verkehr (95%) den Eisenbahnen zu (in Deutschland 75%). Aber auch der Entwicklung der Eisenbahnen waren die Verhältnisse in Österreich nicht günstig; der Übergang vom reinen Privatbetrieb der Bahnen zur Staatsverwaltung vollzog sich ruckweise. Der ersten Eisenbahnverstaatlichung bis 1892 folgte eine Pause bis 1906, während der die großen Privatbahnen, von der Verstaatlichungsgefahr stets bedroht, zur Ausgestaltung ihrer Anlagen und dem Ausbau neuer Linien nur sehr widerwillig sich verstehen wollten. In diesen Zeitraum fällt das Koerbersche Wasserstraßengesetz vom Jahre 1901, das ein großzügig gedachtes Netz von Flußregulierungen und Kanalbauten zum Inhalte hat, mit dem Grundgedanken, das österreichische Wasserstraßennetz mit dem deutschen zu einem Ganzen zu vereinigen. Dieser Plan ist zwar vielfach erörtert, aber noch in keinem Teile ausgeführt worden. Dagegen wurde die Einlösung der großen österreichischen Privatbahnen durch den Staat seit 1906 — allerdings nicht mit dem Erfolge völliger Beseitigung des Privatbahnbetriebes — durchgeführt. Von 23.000 *km* befinden sich noch immer 4000 *km*, hierunter die wichtigen Linien der Südbahn und der böhmischen Kohlenbahnen, im Privatbetrieb. Hiebei war vor dem Kriege die Verkehrsdichtigkeit der ein- oder zweigleisigen Hauptlinien eine völlig verschiedene, ganz im Gegensatze zu Deutschland, wo der Staatsbahnbetrieb rein zum Durchbruch gekommen ist und vor dem Kriege selbst drei- und viergleisige Strecken an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt waren. Angesichts dieser Unterschiede der Verkehrsdichtigkeit, der Betriebsart und der Bodengestaltung können die deutschen mit den österreichischen Verhältnissen nicht verglichen und muß nach dem Kriege der Plan der Ausgestaltung unserer Verkehrswege nach den besonderen Erfordernissen Österreichs entwickelt werden.

Hiebei entsteht zunächst die Frage, welcher der drei wichtigsten Stützen des Binnenverkehres, dem Kanalbau, den schiffbaren Flüssen oder den Eisenbahnwegen der Staat die rascheste Förderung angedeihen lassen soll. Kanäle dürfen natürlich nicht Selbstzweck, sondern nur Verbindungsglieder natürlicher Wasserstraßen sein, sie sollen eine Verbilligung der Beförderungskosten gegenüber den Eisenbahnen herbeiführen und bei langer Betriebsdauer geringe Selbstkosten verursachen. Anknüpfend an das österreichische Wasserstraßengesetz erörterte der Vortragende die Vor- und Nachteile des wichtigsten Teiles der Kanalbaupläne, des Donau—Oderkanals, vom rein österreichischen Standpunkte. Der Bau des Kanals, der mit der Staatsbahnstrecke der vormaligen Nordbahn parallel laufen, nach dem Entwurfe des Handelsministeriums in Oderberg — ohne Anschluß an die Oder — enden würde, könnte erst nach Ausbau des dritten Gleises der Nordbahn, deren Doppelgleis bereits vor dem Kriege dem Verkehr kaum genügen konnte, in Angriff genommen werden. Die Leistungsfähigkeit ist bei Tag- und Nachtbetrieb mit 4·6 Mill. *t*, die zu 85% aus Kohle bestehen, und die Frachtersparnis für diesen wichtigsten Beförderungsartikel, z. B. für Wien mit K 2·5 für die Tonne errechnet worden. Diese Leistung wäre wohl angesichts des Zweckes des Kanals, das ausgebreitete deutsche Wasserstraßennetz mit der Donau zu verbinden, zu gering, wenn man bedenkt, daß sie nur einem Verkehr von 12 bis 14 Zügen täglich entspricht. Dagegen würde die Beförderungsleistung der Nordbahnstrecke nach Ausbau des dritten Gleises um 10 Mill., bei Anlage eines vierten Gleises um 32 Mill. *t* gesteigert, wobei nur etwa ein Fünftel der Kosten des Kanalbaues aufzuwenden wären. Auch die Kraftersparnis beruht auf nicht einwandfreien Annahmen: denn die gegen den Eisenbahntransport doppelt so große Fahrtdauer, die Unbenutzbarkeit des Kanals im Winter während des stärksten Kohlenbedarfes, daher die gesteigerten Kosten der Bevorrätigung auf großen Lagerplätzen, der Verlust an Gewicht und Heizwert sowie die erhöhten Zufuhrspesen in Wien würden den Frachtvorsprung wohl völlig aufzehren.

Dagegen wären die Vorteile der Frachtverbilligung für den Verkehr Deutschlands mit Ungarn und dem Balkan weit größer als für Österreich; das mährisch-schlesische Kohlenrevier würde gegen Oberschlesien den auf dem Bahnwege bestehenden Frachtvorsprung von K 3 bis 4 für die Tonne einbüßen, Österreich seine Stellung als Beherrscherin der Eisenbahnen, des zur Zeit modernsten Verkehrsmittels zwischen Deutschland und dem Orient verlieren und Triest noch mehr als bisher zugunsten der deutschen Seehäfen zurückgedrängt werden. Insbesondere für Wien würde die Kohle eine weit geringere Verbilligung erfahren als z. B. für Budapest, da die niedrige Wasserfracht auf längere Strecken weit stärker zur Geltung kommt; ferner verliert Wien, das jetzt trotz seiner mangelhaften Hafeneinrichtungen immerhin als Umschlagsplatz benutzt werden muß, diese Eigenschaft, wenn einmal der Kanal in die Donau mündet und die großen Sendungen

Digitized by Google

werden vorüberziehen, wenn Wien nicht rechtzeitig — wie es in Preßburg und Budapest geschieht — dafür sorgt, durch den Ausbau eines großen Kohlen- und Winterhafens und die Förderung der Einlagerung und des Umschlages sich eine feste Stellung zu schaffen.

Der wichtigste Teil des Wasserstraßenplanes würde also für Österreich nicht die erhofften Vorteile bringen, wohl aber mitteleuropäischen Bestrebungen dienen. Daher müßte dieser Kanal mit weit größerer Leistungsfähigkeit und unter Heranziehung der an den Vorteilen teilnehmenden Länder zur Tragung der Kosten veranlagt werden, etwa wie die Gotthardbahn, wie schon Prof. Dr. Sax in seiner Schrift: „Nicht österreichische — mitteleuropäische Kanäle" angeregt habe. Dagegen wäre es Österreichs Aufgabe, den Donaustrom, der bisher sehr vernachlässigt wurde, als Großschiffahrtsweg auszugestalten, zumal die vorhandenen Hemmungen, Stromschnellen und Untiefen sowie der Engpaß im eisernen Tor mit verhältnismäßig geringen Kosten beseitigt oder doch wesentlich gebessert werden könnten.

Der Vortragende schlug einen großzügigen einheitlichen, vom Staate durchzuführenden Plan unter Ausschaltung der heutigen Zersplitterung bei verschiedenen Behörden vor, welcher drei Abschnitte umfaßt. Der erste kurze Zeitabschnitt wäre der Beseitigung der Kriegsschäden an den bestehenden Verkehrsmitteln unter starker Heranziehung der elektrischen Zugförderung zu widmen. Der zweite Zeitabschnitt, etwa von 6 bis 8 Jahren, hätte die Ausgestaltung der Donau und die Schaffung leistungsfähiger Hafenanlagen sowie die Neuordnung des Staatseisenbahndienstes unter Durchführung grundlegender Neuerungen im Verkehre zu umfassen. Hieher gehört die Trennung des Massengüterverkehres auf besonderen Gleisen vom übrigen Waren- und Personenverkehr, die Unterwerfung der Privatbahnen unter die Verkehrspolitik des Staates durch Einlösung oder im Vertragswege, dann bei Lokalbahnen an Stelle des zu geringen Ertrag bietenden Dampfbetriebes mit schwachem Verkehr die Einleitung dichten elektrischen Betriebes für Personen und Güter.

Ferner wären die Kanäle von der Donau zur Oder und Weichsel, dann zur Elbe und zum Rhein nebst zugehörigen Flußregulierungen als mitteleuropäischen Interessen dienende leistungsfähige Schiffahrtswege neu zu veranlagen und die Geldbeschaffung auf breiter zwischenstaatlicher Grundlage anzubahnen. Im dritten Zeitabschnitt hätte die Herstellung dieser Wasserwege mit möglichster Beschleunigung zu erfolgen. Dieser Plan würde unserem Staate, dessen Geldkräfte schonend, den stetigen Fortschritt der wirtschaftlichen Entwicklung und die ihm gebührende Stellung im Weltverkehr sichern.

VERSCHIEDENES.

Verstaatlichung der Lokalbahn Absdorf—Stockerau. Die Lokalbahn Absdorf—Stockerau stellt eine nicht unwesentliche Wegkürzung zwischen den Linien Wien K. F. J. B.-Gmünd und Wien Ö. N. W. B.-Znaim dar, so daß ihre Angliederung an das Staatsbahnnetz erwünscht war. Insbesondere infolge der Erbauung der neuen Wiener Umfahrungslinien hat die Einbeziehung dieser eine Fortsetzung der genannten Umfahrungslinien bildenden Lokalbahn für die vollständige Erzielung des Zweckes dieser Anlagen, nämlich der Entlastung der Wiener Bahnhöfe von den Wien berührenden Sendungen und für deren Beschleunigung hohen Wert gewonnen. Demgemäß wurden mit dem Verwaltungsrate der Lokalbahn Verhandlungen über die Übernahme der Bahn in den Betrieb der Staatseisenbahnverwaltung für eigene Rechnung eingeleitet, die zu einem befriedigenden Ergebnisse geführt haben. Der Staatseisenbahnverwaltung ist nunmehr die Möglichkeit zu wesentlichen Verkehrsverbesserungen in den in Betracht kommenden Richtungen gegeben. Als solche kommen insbesondere die Vereinigung des Personenfahrplanes der Lokalbahn mit dem der Ortspersonenzüge Wien Ö. N. W. B.-Stockerau und die Überleitung einer Anzahl dieser Züge auf die Lokalbahn in Betracht, wodurch dem 2., 20. und 21. Bezirke Wiens, der Stadt Korneuburg und überhaupt allen Orten der Strecke Wien—Stockerau die bisher entbehrte brauchbare Verbindung mit dem Gebiete der Franz Joseph-Bahn und der Kremser Gegend verschafft wird. Im Güterverkehre wird der Verkehr zwischen Sigmundsherberg einerseits und Breitenlee und darüber hinaus andererseits nicht mehr über Zellerndorf-Stockerau-Jedlersdorf, sondern über Absdorf-Stockerau-Jedlersdorf abgewickelt werden. Aus dieser Änderung ergeben sich mehrfache Vorteile, insbesondere eine nicht unwesentliche Kürzung der Laufzeiten und die hiedurch sowie durch die günstigeren Verkehrsverhältnisse des neuen Weges bedingten Mannschafts- und Betriebstoffersparnisse.

Verwendung durchgehend gebremster Güterzüge für die Zufuhren aus der Ukraine. Um die Einfuhr aus der Ukraine nach Österreich tunlichst zu fördern und zu beschleunigen, wurden von den k. k. Staatsbahnen sechs Güterzüge zusammengestellt, die mit durchgehender automatischer Vakuumbremse versehen sind und daher mit Personenzugsgeschwindigkeit verkehren können. Jeder dieser Züge besteht aus einem Dienstwagen und 28 Güterwagen. Da diese Züge wegen der Bremsleitung ein Ganzes bilden und nicht getrennt werden dürfen, kommen für die Beförderung nur Güter in Betracht, die in den Grenzstationen in genügender Menge eintreffen, um einen ganzen Zug zu füllen; auch müssen die darin beförderten Gütermengen in eine Bestimmungsstation rollen. Diese sechs Zugs-

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1918.

Verwaltung	Monat	Befördert wurden				Eingenommen wurde für					
		Personen	+ gegen — 1917	Güter	+ gegen — 1917	Personen und Gepäck	+ gegen — 1917	Güter	+ gegen — 1917	Zusammen	+ gegen — 1917
Aussig-Teplitzer E.											
Altes Netz .	Mai	538.170	+ 52.922	562.091	— 82.059	—	—	—	—	1,591.205	+ 575.617
Neues Netz .		319.088	+ 42.556	38.252	— 21.700	—	—	—	—	502.506	+ 165.090
Zusammen .		857.258	+ 95.478	600.313	+103.759	—	—	—	—	2,093.711	+ 740.707
Buschtěhrader Eisenbahn .	Mai	664.212	+115.208	537.043	— 128.113	1,055.134	+ 436.439	1,773.219	+ 174.861	2,828.353	+ 611.300
Graz-Köflacher Eisenbahn .	April	119.191	+ 39.356	70.113	+ 13.813	117.125	+ 38.146	278.865	+ 68.141	395.990	+ 106.287
K. k. österr. Staatsbahnen	April	—	—	—	—	34,121.000	+10,177.913	68,926.700	+15,059.382	103,047.800	+25,237.295

Digitized by Google

garnituren werden bis auf weiteres der Beförderung von Hornvieh zwischen Podwoloczyska und Wien-St. Marx dienen, da es besonders bei Beförderung lebender Tiere auf Abkürzung der Beförderungsfrist ankommt. Die Ausrüstung und Zusammenstellung weiterer, mit durchgehender Vakuumbremse ausgestatteter Güterzüge ist in Aussicht genommen.

KLUBNACHRICHTEN.

Klubausflüge. Unter Anteilnahme unseres Klubpräsidenten fand am 22. Mai eine gemeinschaftliche Besichtigung der Rothschildgärten, am 29. desselben Monates eine solche des Palmenhauses in Schönbrunn statt. In beiden Fällen besorgte die fachmännische Erläuterung Herr Dr. Rudolf Wagner in dankenswertester Weise. Am 5. Juni wurde das Arboretum in Albern besichtigt, dem bekanntlich die Parkanlagen der Stadt Wien ihren Nachwuchs an Sträuchern und Bäumen verdanken. Im Arboretum führte die Teilnehmer der Stadtgärtner Herr Hybler. Nach dem Besuch der überaus reichhaltigen Anlagen wurden alle Teilnehmer mit prächtigen Blumenspenden bedacht. An die Ausflüge schloß sich jedesmal eine gemeinsam eingenommene Jause.

*

Zur gefälligen Kenntnis.

Trotz wiederholter, dringender Ersuchen wird das Abonnement der „Neuen Freien Presse" und des „Neuen Wiener Tagblatt" zu ermäßigtem Preise bei unserem Klubsekretariate von zahlreichen Klubmitgliedern nicht rechtzeitig, d. i. bis zum 28. des Vormonates erneuert.

Um verspäteten Abonnenten den ermäßigten Bezugpreis dennoch zu erwirken, wurden bis nun solche Bestellungen auch nach obigem Termine durchgeführt. Dies erfordert die täglich mehrmalige Absendung eines Boten an die betreffende Zeitungsadministration, wofür jedoch gegenwärtig kein Personale vorhanden ist.

Nachdem auch auf diesem Gebiete Ordnung geschaffen und erhalten werden muß, werden von nun ab Bestellungen auf vorangeführte Zeitungen, welche nach dem 28. jeden Monates einlaufen, für den nächsten Monat **ausnahmslos nicht mehr angenommen.** Per Post einlaufende Geldbeträge für diesen Zweck werden zur Verfügung des Absenders erliegen. Es wird gebeten, von der Anforderung, solche verspätete Bestellungen entgegenzunehmen, abzusehen.

Der ermäßigte Bezugspreis beträgt ab 1. Juli 1918:

Für „Neue Freie Presse"

monatlich . . . . . K 6·70

vierteljährlich . . . . . „ 20·10

Für „Neues Wiener Tagblatt"

monatlich . . . . . K 5·40

vierteljährlich . . . . . „ 15·30

Das Begünstigungskomitee.

*

Neue Begünstigungen.

Im Klubsekretariate erliegen zwei Permanenzkarten zum Besuche des Kaisergartens. Diese sind zum täglich einmaligen Eintritt gültig und berechtigen auch zum unentgeltlichen Besuche der Ersatzmittelausstellung. Benutzungsgebühr pro Person und Tag 25 Heller. Die Karten müssen bis Mittag des dem Besuchstage folgenden Tages im Klubsekretariate rückgestellt sein, sonst muß die Gebühr für jeden folgenden Tag bis zur Rückstellung bezahlt werden.

Das Benefizienkomitee.

*

Anzeige.

Die k. k. Nordwestbahndirektion vergibt im Wege öffentlichen Wettbewerbes die Lieferung von zwei Wasserreinigungsanlagen für die Wasserstationen Časlau und Zellerndorf.

Die näheren Bedingnisse sind in der Wiener-, Prager- und Brünner-Zeitung vom 9. Juni 1918, sowie im Lieferungsanzeiger enthalten und auch bei der k. k. Nordwestbahndirektion, Marinelligasse 3, II. Stock, Tür 91, ferner bei der k. k. Staatsbahndirektion Prag und Lemberg erhältlich.

Angeboteinreichung bis spätestens 30. Juni 1918, 12 Uhr mittags.

Die Anbotsteller haben mindestens bis zum 15. August 1918 mit den gestellten Preisen und Terminen im Worte zu bleiben.

K. k. Nordwestbahndirektion.

Kriegsfürsorgeamt des k. u. k. Kriegsministeriums. Vom Preßbureau des Kriegsministeriums genehmigt. Aufruf. Unsere aus der Gefangenschaft heimkehrenden Krieger befinden sich zum größten Teile in einem Zustande arger Verwahrlosung. Besonders hinsichtlich der Wäsche herrscht die allerärgste Not. Die Heimkehrenden haben entweder gar keine, oder nur ganz zerlumpte Leibwäsche, welche als Trägerin von Ungeziefer und Infektionskeimen gelten kann. Es besteht somit die Gefahr, daß durch die Heimkehrer Epidemien, insbesondere Fleckfieber, eingeschleppt werden. Es ist daher ein Gebot der allgemeinen Volkswohlfahrt, daß jeder zurückgekehrte Krieger so rasch als möglich mit gebrauchsfähiger, hygienisch einwandfreier Wäsche versehen werde. Abgesehen davon, verdienen es wohl die zurückgekehrten Krieger in erster Linie, daß sie baldigst wieder einem menschenwürdigen Dasein zugeführt werden. Bei dem drückenden Mangel an Textilprodukten und dem ins Vielfache gesteigerten Bedarf für unsere Armee ist aber die Heeresverwaltung außerstande, nunmehr auch für die Heimkehrer Wäsche in ausreichender Weise aufzubringen. Das Kriegsfürsorgeamt wendet sich daher an jene Teile der Bevölkerung, die in ihrem Haushalte noch über derartige Bestände an Wäsche verfügen und in der Lage sind, irgend ein entbehrliches Wäschestück der nachstehend bezeichneten Art abzugeben. Die Sammlung wird ausschließlich auf Männerhemden und Männerunterhosen, und zwar in noch gebrauchsfähigem und gereinigtem Zustande beschränkt. Da möglicherweise der Fall eintreten könnte, daß die steigende Not an Wäsche für Zwecke der Volksbekleidung und des Heeresbedarfes es späterhin erforderlich macht, eine teilweise Inanspruchnahme der Wäschebestände in den besser versorgten Privathaushaltungen in Erwägung zu ziehen, wird Vorsorge getroffen, daß diejenigen, die sich an der Wäschesammlung für Heimkehrer durch geschenkweise oder entgeltliche Überlassung von Wäschestücken beteiligen, späterhin von einer Heranziehung ihrer Vorräte an den betreffenden Wäschesorten befreit bleiben. Dies erfolgt in der Weise, daß jeder, der von je einem Dutzend Männerhemden oder Männerunterhosen je ein Stück kostenlos oder je zwei Stück gegen Bezahlung abgibt, eine besondere Bestätigung hierüber ausgestellt erhält. Im Falle der entgeltlichen Überlassung wird für jedes brauchbare Männerhemd ein Betrag von K 12 und für jede brauchbare Unterhose ein Betrag von K 8 bar vergütet. Ein Teil des Ergebnisses dieser Wäschesammlung wird Volksbekleidungszwecken zugeführt werden. Gaben von Wäsche werden jederzeit in Wien von der Sammelstelle, IX, Währingerstraße 32 (Fernsprecher 12367), außerhalb Wiens von den Militärstationskommanden und den Gendarmeriepostenkommanden entgegengenommen; weiters von den Lokalkomitees, welche gewiß wieder mit patriotischem Eifer ihre Tätigkeit entfalten werden. In Wien werden die Wäschestücke auch nach vorherigem Aufruf vom Kriegsfürsorgeamt des k. u. k. Kriegsministeriums, IX., Berggasse 20 (Telephon 14171, 12516, 14575, 14322) direkt bei den Besitzern abgeholt. Dorthin sind auch alle Anfragen und Mitteilungen zu richten. Zur Erlassung dieses Aufrufes und zur Veranstaltung der Sammlung hat das Handelsministerium im Sinne des § 28 der Ministerialverordnung vom 21. September 1917, RGBl. Nr. 383, die Bewilligung erteilt.

Wien, im Mai 1918. Seibt, G. d. I., m. p.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 1065—VI—18/3 am 24. Mai 1918.

Betreff: Änderung der vorübergehenden Beschränkungen der Abfertigungsbefugnisse einiger Stationen und Haltestellen im Bereiche der k. k. Staatsbahndirektion Linz.

Mit Wirksamkeit ab 15. Mai 1918 wurden die mit 3. November 1917 in „Wirksamkeit gesetzten Beschränkungen der Abfertigungsbefugnisse nachstehender Stationen und Haltestellen im Bereiche der k. k. Staatsbahndirektion Linz wie folgt abgeändert.

Die Stationen Anzenda, Laakirchen, Öpping, Rohrbach-Berg, Roitham, Steyrermühl und Uttendorf-Hellpfau wurden für den Gesamtverkehr wieder eröffnet.

Hinsichtlich der Stationen bezw. Haltestellen Langwies, Pettenbach, Steinbachbrücke, Vichtwang und Voitsdorf bleiben die bisherigen Beschränkungen aufrecht und wird diesbezüglich auf die in den Stationen ausgehängten Kundmachungen verwiesen.

Nachfolgende Haltestellen wurden für den Personen- und Gepäcksverkehr wieder eröffnet: Aurolzmünster Haltestelle, Bad Ried, Dietrichshofen, Galgenau, Kimpling, Ober-Micheldorf, Pramersdorf, Pürgg, Ried-Diepersdorf, St. Martin bei Traun, Sautern, Schön, Selker, Steinkirchen Bergwerk, Steinkogl, Suchenthal-Tschenitz, Traunkirchen Ort und Zell a. d. Pram.

(Die Züge, die in den vorgenannten Haltestellen anhalten, sind den Fahrplänen zu entnehmen.)

Es bleiben noch weiterhin folgende Haltestellen geschlossen: Dürnberg, Feldegg, Mühledt, Schauersberg, Schiffmühle, Schloß Haus und Windegg. In der Haltestelle Hallstatt erfolgt die Ausgabe der Fahrkarten und die Abfertigung des Reisegepäcks wieder durch den Haltestellenwächter.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Infolge Niederwassers wird die Station Greifenstein durch die Post- und Eilschiffe bis auf weiteres nicht angelaufen.

Wien, am 4. Juni 1918.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 13. Wien, den 1. Juli 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Die Eisenbahn- und Schiffahrts-Vereinbarungen im Friedensschluß mit Rumänien. — Höherwertung geistiger Arbeit. — Das Personalwesen der preußisch-hessischen Eisenbahnen. (Von Ing. J. Kessler, Staatsbahnrat, Linz.) (Schluß.) — Der militärische Eisenbahndienst nach dem Weltkriege. — Ministerialrat Dr. Anton Freiherr Koblitz v. Willmburg †. Technische Rundschau: Einführung der Kunze-Knorr-Bremse für Güterzüge. Neue Güterzuglokomotiven in Württemberg. — Verschiedenes: Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Die Wasserkräfte der europäischen Staaten. Eisenbahner als Landwirte und Kleintierzüchter. Die sächsischen Eisenbahnen im Krieg und Frieden. — Buchbesprechung: Der Kleingarten. Der europäische Krieg und der Weltkrieg. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

An die P. T. Klubmitglieder, Abonnenten und Inserenten!

Die bereits früher erhöhten Preise für Papier und Druck unserer Zeitung wurden ab 1. Juli l. J. neuerdings um 50 v. H. gesteigert.

Die Klubleitung ist weder in der Lage, noch gewillt, diese bedeutenden Mehrkosten auf die Klubmitglieder, Abonnenten und Inserenten zu überwälzen, andererseits auch nicht imstande, dieselben aus den Mitteln des Klub zu bestreiten.

Die Klubleitung sieht sich daher veranlaßt, das Erscheinen unserer Zeitung vom 1. Juli bis vorläufig inklusive Oktober d. J. auf einmal monatlich, und zwar auf den 1. jeden Monates zu beschränken, und bittet, hievon Kenntnis nehmen zu wollen.

Die trotzdem sich ergebenden namhaften Mehrkosten wird der Klub tragen.

Die Klubleitung.

Die Eisenbahn- und Schiffahrts-Vereinbarungen im Friedensschluß mit Rumänien.

Die wirtschaftlichen Abmachungen mit Rumänien sind die ersten zwischenstaatlichen Vereinbarungen allgemeiner Natur, in denen die Eisenbahn- und Schiffahrtsangelegenheiten in eingehender Weise behandelt wurden. Die Ursache für die bisherige Vernachlässigung dieser Seite der Wirtschaftspolitik ist hauptsächlich darin zu suchen, daß die vor dem Kriege in Geltung gestandenen Handelsverträge meist zu einer Zeit abgeschlossen oder doch aus solcher Zeit ziemlich unverändert übernommen worden sind, in welcher die Bedeutung der Eisenbahnen und der Schiffahrt für die staatliche Verkehrspolitik noch nicht klar erkannt war. Damals waren überdies die Eisenbahnen beider oder doch eines vertragschließenden Teiles in überwiegendem Maße noch in Privatbesitz; es war daher die Einflußnahme des Staates auf die Tarifpolitik der wichtigsten Eisenbahnen nach damaliger Anschauung nur sehr gering. Ähnliches galt auch von der Schiffahrt.

Der Niederschlag der Erfahrungen, die mittlerweile auf diesen Gebieten im Verkehre mit allen europäischen Staaten gesammelt werden konnten, zeigt sich in den Vereinbarungen mit Rumänien, wobei dahingestellt bleiben muß, ob die Abmachungen in den Verhandlungen erst geschaffen oder den bisherigen Ergebnissen der Handelsvertragsverhandlungen zwischen Österreich und Ungarn, sowie mit Deutschland, die ja noch nicht veröffentlicht sind, angepaßt wurden. Jedenfalls ist der Unterschied zwischen dem Vertragszustande vor dem Kriege und den für den Eisenbahnverkehr neugeschaffenen Vereinbarungen gerade in unserem Verhältnisse zu Rumänien besonders hervorstechend. Denn es enthielt weder die Handelskonvention mit Rumänien vom 21. Dezember 1893 noch der Zusatzvertrag vom 23. April 1909 Bestimmungen über den Eisenbahnverkehr. Die einzige derartige Abmachung war die Konvention vom 26. Februar 1891, betreffend den Anschluß der beiderseitigen Eisenbahnen bei Suczawa-Itzkany und Burdujeni, deren Artikel IV eine kurzgefaßte Paritätsabrede und die Bestimmung enthält, daß die Tarife womöglich nach gleichen Grundsätzen festgestellt werden sollen. Diese Vereinbarung wurde von rumänischer Seite nicht als allgemein gültig aufgefaßt, sondern nur auf den eben erwähnten Bahnanschluß bezogen.

Rumänien hat schon einige Jahre vor dem Kriege durch seine Eisenbahnpolitik die einheimische Produktion derart begünstigt, daß der Wettbewerb der Mittelmächte in weitestgehendem Ausmaße unterdrückt und auch die Ausfuhr rumänischer Rohprodukte, insbesondere von Rohöl und Holz, nach Österreich und Ungarn außerordentlich belastet wurde. Eine Wiederholung dieser in der letzten Zeit vor dem Kriege bis zur unleidlichen Bedrängung gesteigerten Tarifpolitik wird nunmehr durch die neuen Vereinbarungen auf den wichtigsten Gebieten verhindert und überdies eine gewisse Sicherung für den ungestörten Warenaustausch der Monarchie mit Rumänien geschaffen. Ein neuer Handelsvertrag mit Rumänien ist zwar nicht zustande gekommen; der Abschluß eines solchen mußte verschoben werden, weil die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Österreich und Ungarn sowie auch zwischen den Mittelmächten untereinander noch nicht geklärt sind, dagegen wurde der alte Vertrag, allerdings vielfach ergänzt, wieder in Kraft gesetzt.

Was zunächst die Eisenbahnvereinbarungen anlangt, finden sich solche an drei verschiedenen Stellen und zwar in zwei Artikeln des wirtschaftlichen Zusatzvertrages zur Handelskonvention vom 21. Dezember 1893 und in der

Zeichnet 8. Kriegsanleihe!

Digitized by Google

Eisenbahnkonvention, welch letztere gesondert und nahezu gleichlautend zwischen Österreich und Rumänien, sowie zwischen Ungarn und Rumänien abgeschlossen wurde.

Die grundlegenden Bestimmungen für den Eisenbahnverkehr, die übrigens hinsichtlich des Umschlagsverkehres auch für die Schiffahrt wichtig sind, enthält Artikel 11 des wirtschaftlichen Zusatzvertrages. In erster Linie steht die Paritätsabrede, d. i. die Gleichberechtigung der beiderseitigen Untertanen hinsichtlich des Personen- und Güterverkehres und insbesondere die gleiche Behandlung rumänischer und österreichischer Güter in derselben Richtung und auf derselben Strecke; dann die Meistbegünstigung, derzufolge für die Ein- und Durchfuhr österreichischer Waren in Rumänien (und umgekehrt) keine höheren Frachten gefordert werden dürfen als für die Güter irgend eines fremden Staates. Diese für Rumänien allgemein geltende Verpflichtung ist für Österreich dadurch wesentlich eingeschränkt, daß Tarifermäßigungen in Österreich, wenn sie durch die Wegekonkurrenz bedingt sind, den rumänischen Gütern nicht zugänglich gemacht werden müssen. Nebst diesen allgemeinen Abmachungen, welche schon bisher Bestandteile einzelner Handelsverträge bildeten, kommen noch neue besondere Vereinbarungen hinzu, durch welche eine Umgehung der grundlegenden Bestimmungen verhindert werden soll. Es wird nämlich die Unwirksamkeit bestimmter Tariffestsetzungen für die Güter des anderen Vertragsstaates ausgesprochen, so bezüglich der Parität die Bedingung der inländischen Herkunft, der Aufgabe im Orte selbst, die Forderung einer besonderen Bezeichnung des Gutes, welche nur bei inländischer Ware zutrifft, die Bedingung der Beförderung des Rohstoffes auf inländischen Strecken; dann bezüglich der Parität und Meistbegünstigung die Gewährung einer Tarifermäßigung nur bei Weiterbeförderung oder Einlangen mit Schiffen einer begünstigten (rumänischen oder fremden) Flagge. Besondere Bedeutung hat ferner die hauptsächlich die rumänischen Staatsbahnen belastende Bestimmung, daß die nach Fluß- oder Seehäfen gewährten Tarifbegünstigungen auch dem Bahnverkehr des Vertragsstaates von oder nach der Landesgrenze zuzuwenden sind. Hiedurch wird die Forderung des Weges über das Schwarze Meer gegen jenen über die trockene Grenze behindert. Dagegen können Frachtermäßigungen, die Rumänien vor dem 1. Juli 1916 den heimischen Industrieunternehmungen gewährt hat, auf die Dauer von fünf Jahren für österreichische oder ungarische Waren nicht beansprucht werden.

Die Regelung der Verkehrsbeziehungen wird weiters durch die Verpflichtung Rumäniens zum neuerlichen Beitritt zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtenverkehr und zum Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen sowie zur Herstellung direkter Tarife und zur Abschließung eines ergänzenden Wagenübereinkommens gesichert.

Diese mehr negativen Bestimmungen werden aber durch die positiven Festsetzungen des Artikels 7 des Zusatzvertrages ergänzt. Rumänien wird hienach gehalten sein, mit den an der Eisenbahnkonvention vom 9. Mai 1883 (convention a quatre) beteiligten bezw. sich beteiligenden Staaten eine Eisenbahnkonvention abzuschließen; diese Abmachung soll allerdings erst nach Inangriffnahme der Herstellung einer Bahnverbindung mit den bulgarischen Eisenbahnen getroffen werden; eine solche Verbindung war aber schon vor dem Kriege durch Überbrückung der Donau bei Corabia oder Giurgiu geplant und dürfte wohl der Zeitpunkt des Arbeitsbeginnes nicht zu ferne sein. Die rumänischen Eisenbahnen dürfen ferner für österreichische oder ungarische Waren bis Ende 1930 keine höheren Tarife als jene ihres am 1. Juli 1916 eingeführten Lokalgütertarifes zur Anwendung bringen. Wenngleich zugegeben werden muß, daß dieser Tarif gegenüber seinem Vorgänger ganz bedeutende Erhöhungen gebracht hat, so ist in dieser Bindung doch ein wesentliches Zugeständnis zu erblicken, weil bekanntermaßen alle Staaten seither mit großen Erhöhungen ihrer Gütertarife vorgegangen sind und weitere Verteuerungen kaum ausbleiben werden. Für den Durchfuhrverkehr sind außerdem Höchsteinheitssätze der rumänischen Staatsbahnen festgelegt, die etwa auf der Höhe der sogenannten Konventionstaxen (der Convention à quatre) gehalten sind und eine weitergehende Begünstigung für unsere Ausfuhr darstellen. Zu diesen auf die Dauer der Handelskonvention geltenden Bindungen kommt noch eine weitere rumänische Verpflichtung hinsichtlich der für die Mittelmächte wichtigen Tarife für rohes Erdöl in der Richtung, daß auch nach Ablauf der Konvention die Tarife für diese Artikel in Rumänien nicht in höherem Ausmaße als jene für Steinkohle (an deren Einfuhr wieder Rumänien interessiert ist) verteuert werden dürfen.

Die dritte Stelle, an welcher Eisenbahnvereinbarungen vorkommen, ist die Eisenbahnkonvention, welche die Ausgestaltung der Strecke Jassy-Pascany zu einer Hauptbahn ersten Ranges vorsieht und für den Eisenbahnübergang zwischen Rumänien und Österreich die in österreichischem Betrieb verbleibende Station Itzkany festlegt. Von ähnlichen Sicherungen für den Verkehr mit Bessarabien mußte wohl angesichts der ungeklärten Zugehörigkeit dieses Landes abgesehen werden.

Die weitere Bestimmung, wonach beschlagnahmtes Eisenbahnmaterial gegenseitig unversehrt zurückgegeben oder in Geld ersetzt werden muß, ist für uns deshalb günstig, weil Rumänien schon vor dem Kriege gegen 5000 österreichische und ungarische Wagen und zahlreiche Lokomotiven zurückbehalten hatte, wogegen die Mittelmächte kaum mehr als etwa 1000 rumänische Wagen beschlagnahmt haben. Im übrigen ist noch die in Aussicht genommene Beistellung österreichischer Betriebsmittel für die Ausfuhr von Rumänien nach Österreich zu erwähnen, über deren Verwendung einem österreichischen nach Rumänien abgeordneten Fachmanne die ausschließliche Verfügung zustehen soll.

Auch die den Schiffsverkehr auf der Donau und zur See betreffenden Vereinbarungen sind nicht an einem Punkte zusammengefaßt. Gemäß Artikel 24 des Friedensvertrages soll eine neue Donauschiffahrtsakte durch Einsetzung einer Donaumündungskommission abgeschlossen werden. Diese wird nur aus Vertretern solcher Staaten bestehen, die an der Donau oder der europäischen Küste des Schwarzen Meeres gelegen sind; früher waren England und Frankreich ausschlaggebende Mitglieder dieser Kommission. Ferner werden die Gebührenfreiheit des Donaustromes und die Unzulässigkeit einer Verkehrssteuer festgelegt und die Verpflichtungen wegen Erhaltung der Schiffbarkeit der Eisernen Torstrecke wiederholt.

Auch der wirtschaftliche Zusatzvertrag zur Handelskonvention bezieht sich an einigen Stellen auf den Schiffsverkehr, so hinsichtlich der bereits bei Besprechung der Eisenbahnabmachungen erwähnten Parität und Meistbegünstigung beim Schiffsumschlage von oder auf rumänische und fremde Schiffe, sowie von oder nach rumänischen Eisenbahnen. Ferner dürfen auf dem Wasserwege eingeführte Waren in Rumänien außer mit dem Eingangszoll und den inneren Abgaben durch keinen Zuschlag belastet werden.

In dem gleichzeitig abgeschlossenen deutsch-österreichisch-ungarisch-rumänischen Handelsabkommen über wirtschaftliche Einzelfragen zum Friedensvertrage ist der dritte Teil als Schiffahrtsabkommen bezeichnet. Dieser setzt die Parität und Meistbegünstigung hinsichtlich der Schiffe und der Ladungen

Digitized by Google

dieser Staaten fest. Während weiters Deutschland, Österreich und Ungarn sich bereit erklären, der Erpachtung von Uferstreifen durch rumänische Schiffahrtsunternehmungen Hindernisse nicht in den Weg zu legen, verpflichtet sich Rumänien, an unsere Binnenschiffahrtsunternehmungen geeignete Uferstreifen auf 30 Jahre zu verpachten, sowie diesen Schiffahrtsunternehmungen ständige Anlegeplätze in den Seehäfen Rumäniens zur Verfügung zu stellen.

Diese Zusammenstellung der wichtigsten mit Rumänien getroffenen Vereinbarungen über Eisenbahnen- und Schiffahrt zeigt, welch große Bedeutung die einläßliche Regelung der wechselseitigen Beziehungen hinsichtlich dieser Verkehrsmittel für die wirtschaftliche Entwicklung jedes Staates besitzt. Die mit großer Genauigkeit und — angesichts der Neuartigkeit des Stoffes — mit anerkennenswertem Überblick geschaffenen Grundlagen werden gewiß für die Behandlung der Eisenbahn- und Schiffahrtspolitik in anderen Staatsverträgen richtunggebend sein, wobei indes die Zusammenfassung des ganzen Stoffes an einer Stelle anzustreben wäre.

Höherwertung geistiger Arbeit.

Wer es bei Kriegsausbruch gewagt hätte, den körperlichen Arbeitern mit Rücksicht auf die schwere kommende Zeit eine Ausdehnung ihrer Arbeitszeit zuzumuten, der wäre dem allgemeinen Spotte preisgegeben worden. Nun im vierten Kriegsjahre haben die körperlichen Arbeiter unter Hinweis auf ihren geschwächten Körperzustand, auf die schlechte Ernährung, auf die vielfache Inanspruchnahme ihrer Tätigkeit im persönlichen Haushalte die Forderung erhoben, daß die Arbeitszeit noch weiter verkürzt, der Lohn dagegen noch weiter erhöht würde.

Gleich bei Kriegsbeginn aber haben es sämtliche Ämter für selbstverständlich gefunden, daß die geistigen Arbeiter freiwillig die Verlängerung der täglichen Amtzeit und die Vermehrung der ihnen zugewiesenen Arbeiten übernehmen. Seit vier Jahren wurden im allgemeinen die Amtstunden um mindestens eine Stunde verlängert, trotzdem ist es bei der stetigen Vermehrung der Arbeit den wenigsten geistigen Arbeitern gelungen, selbst mit dieser verlängerten Amtzeit das Auslangen zu finden. Ununterbrochen werden aus den Reihen der geistigen Arbeiter die jüngeren Kräfte zum Militärdienste einberufen und immer wieder wird die zurückgelassene Arbeitslast auf die überbürdeten Schultern der Zurückgebliebenen gewälzt.

Die Arbeitgeber, der Staat allen voran, haben keinen Anstand genommen dem Drucke der Verhältnisse nachgehend, die Löhne der körperlichen Arbeiter zumindest zu verdoppeln, während durch Teuerungszulagen und Aushilfen die Gehälter der geistigen Arbeiter höchstens um 30 bis 50 vom Hundert gestiegen sind.

Diese Tatsachen lassen nur den einen Schluß zu, daß heute die körperliche Arbeit höher bewertet wird als die geistige. In dem bisherigen Aufbau der Gesellschaft galt aber bisher der allgemeine Grundsatz, daß der geistigen Arbeit als der führenden, beseelenden, eine ungleich höhere Bedeutung zukomme, als der körperlichen.

Wie soll nun der geistige Arbeiter seine übergeordnete Stellung und seinen Einfluß aufrecht erhalten, wenn seine Arbeit so gering eingeschätzt wird, daß man sie verhältnismäßig niederer entlohnt und dabei die Arbeitsleistung unausgesetzt erhöht ?

Erfahrung und Wissenschaft lehren, daß geistige Arbeit die Körperkräfte in einem viel höhern Maße in Anspruch nehmen und aufzehren, als körperliche Arbeit. Unter den herrschenden Verhältnissen werden daher die geistig Arbeitenden dem vorzeitigen Altern preisgegeben. Wird jedoch die kommende Zeit nicht gerade besonders der geistigen Arbeit bedürfen, um alle die ungeheuren Schäden, die der verheerende Krieg angerichtet hat, zu heilen ?

Es liegt daher nicht nur im Interesse des Staates, sondern auch im Interesse der Achtung vor der Macht der Bildung und der beherrschenden Bedeutung einer zielbewußten geistigen Arbeitsleistung, die geistigen Arbeiter zu schützen und ihnen zum mindesten die gleichen Rechte zuzuerkennen wie den körperlichen Arbeitern. Einst war das Verhältnis der Arbeitszeit bei körperlichen und geistigen Arbeitern wie 10 zu 6; heute ist es bereits wie 9 zu 7 und wenn die Forderungen der körperlichen Arbeiter, wie vorauszusehen, erfüllt werden, wird es bald 8 zu 7 stehen. Niemals ist aber dabei zu vergessen, daß der körperliche Arbeiter Überstunden nur gegen besondere Vergütung leistet, während der geistige Arbeiter seit jeher seine Arbeit nicht an bestimmte Stunden bindet, sondern das ihm zugewiesene Maß restlos aufarbeitet. Mögen diese gewiß berechtigten Bemerkungen an maßgebender Stelle Gehör finden.

Das Personalwesen der preußisch-hessischen Eisenbahnen.

Von Ing. J. Kessler, Staatsbahnrat (Linz).

Nach dem am 4. Dezember 1917 im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten in Wien abgehaltenen Vortrage.

(Schluß zu Heft 7.)

Maschinentechnische Sekretäre werden 18 Monate in den Geschäften eines Werkführers und Werkmeisters, 15 Monate in maschinentechnischen Bureaugeschäften und 3 Monate bei einer Betriebswerkmeisterei ausgebildet. Auch die Sekretärsanwärter haben sich nach der Ausbildung einer Dienstprüfung zu unterziehen, nach deren Bestehen sie aber noch nicht angestellt werden, sondern als Diätare mehrere Jahre warten müssen bis ein Sekretärposten frei wird. Die Eisenbahnbetriebsingenieuranwärter müssen ihre praktische Ausbildung durch eine weitere von 15 Monaten ergänzen, die bei bautechnischen Anwärtern 3 Monate bei einer Telegraphenwerkstätte, 3 Monate bei einer Bahnmeisterei mit ausgedehnten Sicherungsanlagen und 9 Monate im Verkehrsdienste erfolgt. Maschinentechnische Anwärter fahren 12 Monate als Lokomotivführer und legen die Lokomotivführerprüfung ab und schließen die Ausbildung in weiteren 3 Monaten bei einer großen Betriebswerkmeisterei ab. Nach Abschluß der Ausbildung sind Dienstprüfungen abzulegen.

Bahnmeisteranwärter werden 3 Monate in einer Telegraphenwerkstätte ausgebildet, hierauf folgt die 12 monatliche Beschäftigung im Bahnmeisterdienst, worauf nochmals eine dreimonatliche Beschäftigung in einer Telegraphenwerkstätte und schließlich eine dreimonatliche Ausbildung bei einem Betriebsamt erfolgt.

Werkmeister werden je nach ihrer künftigen Verwendung verschieden für den Betriebsmaschinendienst, für Lokomotiv- und Wagenwerkstätten ausgebildet. Für die beiden erstgenannten Gruppen muß die Befähigung für den Lokomotivfahrdienst erlangt werden, hierauf hat eine zwei Jahre dauernde Beschäftigung als Hilfswerksführer zu folgen. Bei Werkmeisteranwärtern für Wagenwerkstätten dauert die Gesamtvorbereitung $3^1/_4$ Jahre, darunter $2^1/_4$ Jahre als Hilfswerkführer.

Bureauassistentenanwärter benötigen $2^1/_2$ Jahre zu ihrer Vorbereitung, ein Jahr mit Zeichenarbeiten, ein Jahr mit einfachen technischen Bureaugeschäften bei Ämtern und je drei Monate im technischen und Rechnungsbureau einer Direktion.

Digitized by Google

Im nichttechnischen Dienste hat der Zivilsupernumerar drei Jahre seiner Ausbildung zu widmen.

Es entfallen 3 Monate auf die Beschäftigung in einer Mittelstation bei der Fahrkartenausgabe, im Kassen- und Telegraphendienst. 5 Monate bei der Güterabfertigung und Güterkassen-, 10 Monate im äußeren und inneren Bahnhofsdienst, je ein halber Monat im Betriebsmaschinen- und Bahner-Bureaux der Direktionen während 12 Monaten. Nach der Ausbildung erfolgt die Ablegung der Fachprüfung I. Klasse und nach deren Bestehen die Ernennung zum diätarisch besoldeten Eisenbahnpraktikanten, die planmäßige Ernennung zum Vorsteher erfolgt nach 6 bis 7 Jahren, kann aber oft auch später eintreten.

Eisenbahnassistentenanwärter werden ein Jahr lang im Verkehrs- und kommerziellen Dienste ausgebildet, von dieser Zeit müssen 4 Monate auf den äußeren Dienst bei der Fahrdienstleitung entfallen.

Die Besoldung ist wesentlich von der bei uns verschieden. Die aus dem Zivilstande hervorgehenden akademisch gebildeten höheren und die eine Mittelschulbildung besitzenden Anwärter werden in der Ausbildungszeit in der Regel nicht entlohnt. Nur bei Bauausführungen werden Diäten gewährt, wenn eine andere Kraft ersetzt wird. Zivilsupernumerare können bei vorzüglichster Führung im zweiten Ausbildungsjahre Mk. 360 und im dritten Jahre Mk. 720 erhalten. Nach der Ausbildung wird den Baumeistern und Assessoren eine Tagesvergütung gewährt, wenn sie für die Verwaltung nutzbare Dienste leisten, sonst nicht. Die Anwärter für mittlere planmäßige Stellen erhalten Vergütungen, die von Jahr zu Jahr gesteigert werden, bis sie den Anfangsgehalt ihrer Gruppe erreicht haben. Dagegen ist das Gehaltswesen der planmäßig angestellten Beamten sehr vernünftig gehalten. Die Anfangsgehalte sind höher als bei uns, die höheren Vorrückungsstufen gehen den niedrigeren voraus, und die Endgehalte werden rascher erreicht. Bei den Verwendungsgruppen, deren Gehalte in Stufen ansteigen, sind die Vorrückungen überall dreijährig, eine Kürzung gibt es nirgends. Die Gehaltsordnung ist nicht auf der Vorbildung, sondern auf der Schwierigkeit und dem Umfang der Stellung aufgebaut, allerdings kommt indirekt die Vorbildung dadurch in Betracht, als die Anwärter für die schwierigen Stellen eine höhere Vorbildung haben. In derselben Verwendungskategorie wird jedoch kein Unterschied gemacht, wenn ein Beamter mit niedriger Vorbildung in haltungswesen, ferner je 3 Monate bei einem Betriebs- und Verkehrsamt; abgeschlossen wird die Ausbildung in den dieselbe gelangt, z. B. ein Werkmeister, der aus dem Arbeiterstande hervorgegangen ist, wird genau so bezahlt, wie ein aus der niederen oder höheren Fachschule hervorgegangener. Die Gehaltsklassen sind sehr mannigfach und es sind für die höheren und mittleren Beamten 15 vorhanden, die für die wichtigsten Gruppen angeführt werden sollen.

Direktionspräsidenten Mk. 12.000, Direktionsmitglieder Mk. 4200 bis 7200, erste Vertreter der Präsidenten erhalten Mk. 1800, die anderen Vertreter Mk. 900 und $^1/_3$ der ältesten Mitglieder Mk. 600 anrechenbare Zulage. Amtsvorstände Mk. 3600 bis 7200, Regierungsbaumeister Mk. 3000 bis 7200, Verkehrsamtsvorstände, Nebenamtsvorstände Mk. 3600 bis 6600, Rechnungsdirektoren Mk. 4200 bis 6600, die einzelnen Stufen betragen M 600. Landmesser M 2700 bis 4800 in Stufen zu Mk. 400 und 300. Technische Eisenbahnsekretäre, Oberbahnmeister, Werkstättenvorsteher Mk. 2100 bis 4500 in Stufen von Mk. 400. Nichttechnische Sekretäre und Obervorsteher Mk. 2100 bis 4500 in Stufen von Mk. 400 und 300. Bureauvorstände und Obervorsteher können nicht anrechenbare Zulagen von Mk. 600 erhalten, Bureauvorsteher, Betriebsingenieure Mk. 300. Vorsteher, Bahnmeister I. Klasse, Werkmeister Mk. 2000 bis 4000 in Stufen von Mk. 400 und 300. Eisenbahnassistenten, technische Bureauassistenten und Bahnmeister in Stufen von Mk. 300 und 200. Bahnhofverwalter erhalten hiezu Mk. 200 Zulage. Dagegen sind die Wohnungsgeldzuschüsse, die niedriger als unsere Quartiergelder sind, einfacher aufgebaut. Es gibt 5 Ortsklassen, die Höhe ist für die unteren, mittleren Beamten und für den Hauptteil der höheren Beamten nicht vom Gehalte verschieden, sondern in den ganzen Gruppen gleich, z. B. für Beamte der I. Rangsklasse Mk. 2000 bis 800 (Sektionschef) II. und III. Rangsklasse Mk. 1600 bis 720, Präsidenten und vortragende Räte. IV. und V. Rangsklasse Mk. 1200 bis 560 für alle anderen höheren Beamten, Mk. 720 bis 290 für die mittleren, Mk. 480 bis 150 für die unteren Beamten. Der höhere Betrag gilt für Berlin und andere große Städte, der kleinere für die niedrigste 5. Ortsklasse.

Die Rangsstellung ist nicht, wie bei uns erkennbar, da eine Rangsklasseneinteilung nur bei den höheren Beamten besteht, die eine Hofrangordnung ist und den Zivilbeamten ziemlich niedrig den Offizier gegenüber hält. In die I. Rangsklasse reihen die Ministerial-Direktoren (Sektionschef) Titel Wirklicher geheimer Ober(Regierungs-Bau-)rat II. Rangsklasse Präsidenten, Vortragende Räte, Titel Geheimer Ober-(Reg.- oder Bau-)rat. III. Rangsklasse Vortragende Räte, Titel Geheimer-(Reg.- oder Bau-)rat, unseren Dep.-Vorständen entsprechend. IV. Rangsklasse Direktionsmitglieder, Titel Reg.-Rat und Regierungs- und Baurat, Eisenbahndirektor unseren Abteilungsvorständen entsprechend, jedoch geringeren Geschäftsumfang besitzend, nach unseren Verhältnissen zwei Gruppen (Dezernenten). V. Rangsklasse Amtsvorstände, Regierungs-Baumeister. Bei höherem Dienstalter können die Inhaber niedriger Amtsstellen Rang und Titel der nächst höheren Klasse erhalten, persönlicher Rang und Titel gegenüber dem Stellenrang. Bei Offizieren entspricht die V. Rangsklasse dem Hauptmann usw. ansteigend. Daraus geht hervor, daß Beamte, die bei uns z. B. Oberstleutnantrang haben, in Preußen nur dem Hauptmann gleich gestellt sind. Die mittleren Beamten stehen im Range von Leutnants und Oberleutnants, die Obervorsteher zwischen Oberleutnant und Hauptmann.

Die Dienstzeit beträgt 40 Jahre, Ausbildungszeit und nicht planmäßige Anstellung mit inbegriffen. Die Pensionsberechtigung beginnt nach Ablauf des zehnten Dienstjahres und die Pension beträgt $^{15}/_{60}$ der anrechenbaren Bezüge, steigt alljährlich um $^1/_{60}$ bis $^{45}/_{60}$ bei Erreichung des 40. Dienstjahres. Zu den anrechenbaren Bezügen gehört das Quartiergeld in einem Durchschnittsatz, der für die Rangsklasse I Mk. 1312, für die Rangsklasse II und III Mk. 1056, für die Rangsklasse IV und V Mk. 800, für die mittleren Beamten Mk. 494, für die unteren Mk. 300 beträgt. Die Nebenbezüge des Maschinen- und Fahrpersonales werden mit bestimmten Sätzen eingerechnet. Demgemäß würde der höchste Stufengehaltsbetrag für einen Obervorsteher (Mk. 4500 + 494) × $^3/_4$ = Mk. 3745·5 betragen, das wäre weniger als der Ruhebezug eines Ober-Revidenten bei uns. Ein höherer Beamter (Mk. 7200 + 800) × $^3/_4$ = Mk. 6000, das wäre etwas mehr als der Ruhebezug für einen Staatsbahnrat. Beiträge für die Altersversorgung werden von den Beamten nicht an die Staatskasse gezahlt.

Die Fahrbegünstigungen sind nicht so weitgehend wie bei uns. Die I. Klasse ist nur für die geringe Zahl der höheren Beamten zulässig. Die mittleren Beamten und die Hauptkassenrendenten erhalten die II. Klasse. Freikarten werden, näher bestimmte Fälle ausgenommen, nur an die Bediensteten gewährt. Für gewöhnliche Fahrten müssen die Familienglieder volle Gebühr zahlen, da es Regiefahrpreise nicht gibt.

Mittlere Beamte des ausführenden Dienstes können bei Krankheitsfällen für sich die unentgeltliche Behandlung durch den Bahnarzt in Anspruch nehmen.

Digitized by Google

Zum Schluß seien noch einige ergänzende Angaben über die Beamten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten gemacht.

Trotz des großen Netzes ist die oberste Leitung des preußisch-hessischen Eisenbahnnetzes sehr mäßig mit Personal bedacht. Das Personal besteht aus höheren und mittleren Beamten. Die höheren Beamten bilden keinen Ministerialstatus, in welchen jüngere Beamte eingereiht werden und dann eine ständige Verwendung im Ministerium haben, sondern es folgt in der Regel ein Austausch mit dem Außendienst, Ausnahmen kommen vor, doch gelangt gewöhnlich ein Techniker oder Jurist nicht eher ins Ministerium, bevor er nicht im Direktionsdienste Mitglied oder Stellvertreter des Präsidenten geworden ist (Hilfsarbeiter im Ministerium ausgenommen), dann bekleidet er im Ministerium die Stellung eines vortragenden Rates, aus dieser Stellung kann er, ein Muß ist es nicht, in die Stellung eines Direktionspräsidenten gelangen und aus dieser in die eines Ministerialdirektors (Sektionschef). Der jetzige Minister ist als Direktionspräsident in diese höchste Stelle gelangt.

Das Personal besteht aus dem Minister, Mk. 36.000 Gehalt und Mk. 14.000 Zulage, einem Unterstaatssekretär Mk 20.000, fünf Ministerialdirektoren Mk. 14.000 bis 17.000 in Stufen von Mk. 1500, 34 Vortragender Räte Mk. 7000 bis 11.500 in Stufen von Mk. 1500, ein Eisenbahndirektor Mk. 7200, ein Bureauvorsteher Mk. 7200, 96 exped. Sekretären, Revisoren, Kalkulatoren und andere, einem Kanzleidirektor Mk. 3000 bis 6600 in Stufen von Mk, 600, drei Bureauassistenten und 25 Kanzleisekretären von Mk. 1800 bis 4000 in Stufen von Mk. 400 und 300.

Aus diesen Mitteilungen geht hervor, daß das preußisch-hessische Personalwesen viele Vorzüge besitzt, doch ist es nicht mängellos und von uns kaum in dieser Form übernehmbar, besonders in Anbetracht der rein kapitalistischen Zustutzung, so weit es sich um Beamtenanwärter für den höheren und mittleren Dienst aus dem Zivil handelt.

Der militärische Eisenbahndienst nach dem Weltkriege*).

Der große Weltkrieg hat in Hunderten von Fällen die Tatsache erhärtet, daß die Eisenbahn eines der wichtigsten und ausschlaggebendsten Hilfsmittel der modernen Kriegführung geworden ist. Er hat aber auch sehr häufig gezeigt, daß bei uns noch lange nicht alles geschehen ist, um die weitestgehende, militärische Ausnützung dieses Kriegsmittels zu jeder Zeit und unter allen Umständen zu gewährleisten.

Um für die Zukunft die ausgiebigste und erfolgreichste Verwertung des Eisenbahndienstes für Kriegszwecke sicherzustellen, erscheint also eine viel durchgreifendere militärische Organisation des gesamten österreichisch-ungarischen Eisenbahndienstes als unabweisbare Staatsnotwendigkeit und müssen daher zur Erreichung dieses Zieles auf Grund der vielfach gemachten Erfahrungen von der Heeresleitung die folgenden Maßnahmen sofort durchgesetzt werden:

Die Errichtung einer besonderen Sektion im k. u. k. Kriegsministerium, der die zusammenfassende Behandlung und Austragung aller Angelegenheiten des militärischen Eisenbahndienstes zufällt, wodurch die einheitliche, gleichmäßige und rasche Durchführung aller für den militärischen Dienst erforderlichen Einrichtungen und Vorkehrungen der Eisenbahnen beider Staaten der Monarchie erzielt wird. Zur gedeihlichen Mitarbeit und zur Aufrechterhaltung eines guten Einvernehmens zwischen dem Kriegsministerium und den beiden Eisenbahnministerien sollen in diese Sektion österreichische und ungarische Eisenbahnbeamte entsendet werden. —

Die ehetunlichste Verstaatlichung aller normalspurigen Privatbahnen, damit wenigstens diese für den Kriegszweck wichtigste Gattung von Eisenbahnen unter ein und dieselbe Leitung gelangen und dadurch die einheitliche Einrichtung und Ausgestaltung aller Normalspurbahnen diesseits und jenseits der Leitha gesichert erscheint. —

Die Aufstellung eines Programmes über die im Kriegsfalle von der Eisenbahn zu fordernden militärischen Leistungen, und zwar muß dieses Programm, bis ins einzelne gehend, alles enthalten, was der Eisenbahndienst im Kriegsfalle an Personal, an baulichen Anlagen, Vorkehrungen, Einrichtungen, sowie an Betriebsmaterial beizustellen, einzurichten und zu besorgen hat. Die Heeresleitung muß sodann gemeinschaftlich mit den Eisenbahnverwaltungen dahin wirken, daß den im Programme aufgestellten Anforderungen so rasch als möglich entsprochen werde, und daß die auf solche Weise hergestellte Kriegsbereitschaft und Schlagfertigkeit der Eisenbahnen beständig weiter aufrecht erhalten bleibt. —

Die Einrichtung einer ständigen und strengen Überwachung des Eisenbahndienstes hinsichtlich seiner vollständigen Kriegsbereitschaft. Zur tatsächlichen und einwandfreien Erreichung des hiemit beabsichtigten Zweckes muß nach deutschem Muster jeder Eisenbahndirektion ein militärisches Amt beigesellt werden, das bestimmt ist, die fortschreitende Entwicklung des Eisenbahnwesens eifrig zu verfolgen, an der Ausgestaltung der militärischen Leistungsfähigkeit des Eisenbahndienstes mitzuwirken, die zeitgemäße Abänderung der Mobilisierungsvorschriften und Kriegsfahrpläne durchzuführen und die Überwachung der ständigen Kriegsbereitschaft des Eisenbahndienstes im eigenen Bezirke auszuüben.

Um aber alles das hier Gesagte in wirklich erfolgversprechender Weise ausführen zu können, muß die Heeresleitung unbedingt über eine große Anzahl von Offizieren verfügen, die sich die hiefür erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen im Eisenbahndienste erworben haben. Die Gelegenheit, die sich diese Kenntnisse und Erfahrungen zu sammeln, muß daher den technisch vorgebildeten Offizieren in weitaus reichlicherem Maße geboten werden als bisher.

Es wird also notwendig sein, daß in allen Militär-Erziehungs- und Bildungsanstalten, wie in den militärischen höheren Fachschulen sowohl der Offiziersnachwuchs, als auch die für besondere Verwendungen heranzubildenden Offiziere sich mit dem militärischen und technischen Teil des Eisenbahndienstes mehr als bisher vertraut machen. Es wäre ein neuer Fachgegenstand „Verkehrswesen“ in den Kadettenschulen und Akademien einzuführen und auch an der Kriegsschule und den sonstigen höheren militärischen Lehranstalten wären geschlossene Vortragskurse und daranschließende Kolloquien über den operativen Eisenbahndienst und alles sonst Wissenswerte abzuhalten.

Die auf diese Weise eisenbahnfachlich ausgebildeten Offiziere werden vollkommen geeignet sein, den militärischen Eisenbahndienst in allen seinen Belangen zu handhaben und eine wirksame Kontrolle über die genaue Befolgung aller auf die stetige Kriegsbereitschaft der Eisenbahnen abzielenden Anordnungen auszuüben.

Sie werden aber außerdem auch noch die Befähigung besitzen, als Lehrer des militärischen Eisenbahndienstes in Offiziersschulen und Militär-Bildungsanstalten vorzügliche Dienste zu leisten und hiedurch zu der für die moderne Kriegführung so notwendigen Ausarbeitung und Vertiefung der Kenntnis über das Eisenbahnwesen im Heere ganz wesentlich beitragen.

*) Die „Rundschau“ enthält den nachfolgenden in mehr als einer Richtung bemerkenswerten Aufsatz, den wir unseren Lesern zu aufmerksamem Lesen empfehlen. Wir behalten uns vor, auf den Inhalt in besonderen Ausführungen später zurückzukommen. Die Schriftleitung.

Digitized by Google

Ministerialrat Dr. Anton Freiherr Koblitz v. Willmburg †.

Am 1. Juni d. J. ist der Vorstand des Personaldepartements im Eisenbahnministerium, Ministerialrat Dr. Anton Freiherr Koblitz v. Willmburg im Alter von 48 Jahren gestorben.

Der Dahingeschiedene, der sich zu Beginn seiner Laufbahn dem politischen Dienste zuwandte, war seit dem Jahre 1896 im Eisenbahnministerium tätig, und wurde im Jahre 1909 zum Vorstande des Personaldepartements bestellt.

In dieser sehr verantwortungsvollen und heiklen Stellung, die durch den gewaltigen Personalzuwachs infolge der letzten Verstaatlichungen mehrerer größeren Privatbahnen, sowie durch die besonderen Personalbedürfnisse der Kriegführung eine außerordentliche Steigerung ihrer Aufgaben erfuhr, hat der Verblichene sich vermöge seiner raschen Auffassungsgabe, vorbildlichen Pflichttreue und unermüdlichen Schaffensfreudigkeit bestens bewährt.

Hiebei erblickte er nicht allein in der formalen Erledigung der zahllosen Wünsche und Beschwerden der Bediensteten seine Hauptaufgabe, sondern war als durchaus sozial empfindender Personalreferent unablässig bemüht, sich auch ihr Vertrauen zu gewinnen.

Dies ist ihm auch in reichem Maße tatsächlich gelungen.

Seine bestrickende Liebenswürdigkeit im persönlichen Verkehre, sein gerechter Sinn und ein tief in seiner Natur begründetes menschenfreundliches Wohlwollen erwarben ihm die wärmste Zuneigung aller Bediensteten.

Ferner war seine lautere, vornehme Gesinnung eine gleichfalls hervorstechende Seite seines Wesens.

Er hat diese Gesinnung nie verleugnet.

In allen diesen, in ihrer Vereinigung seltenen Eigenschaften wurzelt die starke Wirkung seiner Persönlichkeit, die ihm die Herzen Aller, die ihm näher getreten sind, zuwandte und die Schwierigkeiten seiner Amtsführung wesentlich erleichterte.

Eine geradezu schwärmerische Verehrung brachten dem Verewigten jedoch seine unmittelbaren Untergebenen entgegen, deren Dienstfreudigkeit er durch rücksichtsvollste Behandlung, rückhaltlose Anerkennung ihrer Leistungen und nachhaltige Förderung ihrer besonderen Interessen in hohem Maße zu steigern verstand.

Sie alle werden daher diesem, als Beamter und als Mensch gleich trefflichen Manne in warmer Verehrung ein treues Andenken bewahren.

Unserem Klub gehörte der Verstorbene seit dem Jahre 1913; auch in unserem engen Kreise erfreute er sich allgemeiner Beliebtheit, die auch in der überaus großen Zahl Trauender zum Ausdruck kam, die ihm wehmütig das letzte Geleite gaben.

Ehre seinem Andenken!

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Einführung der Kunze-Knorr-Bremse für Güterzüge. Nachdem die Versuche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung, der österreichischen und ungarischen Staatsbahnen mit der Kunze-Knorr-Bremse für Güterzüge abgeschlossen sind und in jeder Hinsicht zu befriedigenden Ergebnissen geführt haben und nachdem eine Einigung über das einzuführende Bremssystem mit den anderen deutschen Staatseisenbahnverwaltungen sowie mit den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen erzielt worden ist, hat die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung die erste Rate der für die allgemeine Einführung der durchgehenden Güterzugsbremse erforderlichen Geldmittel zum Eisenbahnanleihegesetz für das Rechnungsjahr 1918 im Anschlusse an die Verhandlungen im Abgeordnetenhaus und im Herrenhaus angemeldet. Hierüber hatte der Minister für öffentliche Arbeiten die Mitglieder des verstärkten Haushaltsausschusses des Abgeordnetenhauses und die Mitglieder der Staatseisenbahnkommission des Herrenhauses eingeladen, an einer Vorführungsfahrt mit der Kunze-Knorr-Bremse teilzunehmen, die den einmütigen Beifall aller Teilnehmer auslöste.

Es ist anzunehmen, daß in nicht zu ferner Zeit die Güterzüge der mitteleuropäischen Bahnen mit durchgehender selbsttätiger Luftdruckbremse gefahren werden, wodurch nicht nur die Leistungsfähigkeit dieser Bahnen und ihre Betriebssicherheit wesentlich gesteigert, sondern auch andere betriebliche und überdies große wirtschaftliche Vorteile erzielt werden.

Neue Güterzuglokomotiven in Württemberg. Die württembergische Eisenbahnverwaltung hat neue schwere Güterzuglokomotiven Klasse K in Betrieb genommen, die sich vor allem durch große Leistungsfähigkeit und Zugkraft auszeichnen und zu den schwersten Lokomotiven Europas zu rechnen sind. Die Maschinen haben sieben Achsen und zwar außer einer vorderen Laufachse 6 untereinander gekuppelte, von denen die dritte und vierte angetrieben werden. Sie arbeiten mit hochüberhitztem Dampf und Verbundwirkung in vier Zylindern, übertreffen an Gewicht, Rost-, und Heizflächen die schweren Schnellzugslokomotiven, Klasse C, und sind mit allen Neuerungen des Lokomotivbaues ausgerüstet. Als solche seien nur erwähnt der Speisewasservorwärmer vereinfachter Bauart, die weitestgehende Verwendung von mechanischer Schmierung der Trieb- und Laufwerkteile mittelst Boschölern und die besonderen Einrichtungen für zwanglosen Lauf in Krümmungen. Zur Lokomotive von 110 *t* Dienstgewicht gehört ein vierachsiger Tender für 20 m^3 Wasser und 6 *t* Kohlen. Die ganze Länge von Lokomotive und Tender zusammen beträgt etwas über 20 *m*. Die Lokomotiven sind nach den Angaben der Generaldirektion der Staatseisenbahnen von der Maschinenfabrik Eßlingen gebaut. Wenn die K-Lokomotive auch hauptsächlich schwere, durchgehende Güterzüge schleppen soll, so ist sie doch in Hinsicht auf die durchgehende Güterzugsbremse und die hiedurch ermöglichte Beschleunigung der Güterzüge für Fahrgeschwindigkeiten bis 60 *km* stündlich gebaut, so daß sie in besonderen Fällen auch bei der Beförderung ganz schwerer Personenzüge gute Dienste leisten wird.

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Mit Allerhöchster Entschließung vom 11. Juni l. J. wurde unser hochgeschätztes Mitglied, Präsident des Amtes für Volksernährung, Ludwig Paul, zum Minister ernannt und mit der Leitung des genannten Amtes betraut.

Wir sprechen gewiß nicht nur im Sinne aller unserer Mitglieder, sondern der gesamten Eisenbahnerschaft, wenn wir Minister Paul ganz ergebenst beglückwünschen und daran die Hoffnung knüpfen, daß das Amt für Volksernährung gerade unter seiner Leitung uns Eisenbahnern die schwere Zeit nach Möglichkeit erleichtern werde.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 9. Mai d. J. allergnädigst zu verleihen geruht: das Kriegskreuz für Zivilverdienste erster Klasse: dem Sektionschef a. D., Generaldirektor der Südbahngesellschaft Dr. August Ritter v. Weeber; das Kriegskreuz für Zivilverdienste zweiter Klasse: dem Titularoberinspektor der Südbahngesellschaft Wilhelm Baru, dem Inspektor der Südbahngesellschaft Karl Goigner, dem Zentralinspektor und Direktorstellvertreter der Südbahngesellschaft Dr. Franz Xaver Höchsmann, dem Zentralinspektor der Südbahngesellschaft Karl Höchsmann, dem Oberinspektor der

Digitized by Google

Südbahngesellschaft Eugen Millet, dem Inspektor der Südbahngesellschaft Dr. Ernst Mittler, dem Oberinspektor der Südbahngesellschaft Ignaz Poeschko, dem kommerziellen Direktor der Südbahngesellschaft Heinrich Proch, dem Titularinspektor der Kaschau-Oderberger Eisenbahn Julius Rothleitner, dem Inspektor der Südbahngesellschaft Ing. Isidor Schnürdreher, dem Oberinspektor der Südbahngesellschaft Felix Wilhelm und dem Adjunkten der Südbahngesellschaft Friedrich Kürt.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 28. Mai d. J. dem Oberstaatsbahnrate im k. k. Eisenbahnministerium Johann Balmosch den Titel eines Regierungsrates mit Nachsicht der Taxe und zufolge Allerhöchsten Handschreibens vom 30. Mai d. J. dem Ministerialrate im Eisenbahnministerium Dr. Anton Freiherrn Koblitz v. Willmburg in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriege das Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens mit der Kriegsdekoration allergnädigst zu verleihen geruht.

Die Wasserkräfte der europäischen Staaten. Das englische Finanzblatt „Information" brachte kürzlich eine Zusammenstellung der in einzelnen Ländern vorhandenen Wasserkräfte. Darnach waren:

	in Mill. Pf. K. vorhanden	benutzt	v. H.	Jahr
In Großbritannien . . .	0·96	0·08	8·3	1911
„ Deutschland	1·43	0·45	31·3	1911
„ Schweiz	2·53	0·5	20·4	1914
„ Spanien	5·0	0·31	6·0	1911
„ Italien	5·5	0·96	17·5	1911
„ Frankreich	6·2	0·9	14·7	1916
„ Österreich-Ungarn . .	6·47	0·56	8·0	1911
„ Schweden	6·75	0·85	12·6	1915
„ Norwegen	7·5	0·92	12·3	1911
„ Vereinigten Staaten .	30·0	5·0	16·6	1914

Eisenbahner als Landwirte und Kleintierzüchter. In welchem Umfange sich in Deutschland die Eisenbahner als Landwirte betätigen, davon zeugt ein in der Täglichen Rundschau erschienener Bericht. Demnach beträgt die Gesamtfläche aller im Bereiche der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen von Bediensteten bebauten Ländereien rund 58.000 ha. Minister v. Breitenbach hat kürzlich Anordnung getroffen, um diese kriegswirtschaftlich überaus wichtigen Erzeugungsgebiete der Selbstversorgung für die Eisenbahnbediensteten und der allgemeinen Lebensmittelwirtschaft durch planmäßigen Ausbau nach besonderen Leitsätzen auch für die Übergangs- und Friedenswirtschaft nutzbar zu machen. Zu diesem Zwecke sind für die Eisenbahnverwaltung im Einvernehmen mit dem Landwirtschaftsminister für die allgemeine Beratung und zweckdienliche örtliche Ausgestaltung aller Einrichtungen bewährte Sachverständige als Beiräte tätig. Hiernach steht zu erwarten, daß der Ausbau weiteren erfolgreichen Fortgang nehmen wird. Zunächst wird die gemeinsame Beschaffung des Saatgutes usw. besorgt, um durch zweckmäßige Ausnutzung der Sämereien die notwendigen Ersparnisse zu erzielen. Der Ausbau der vorhandenen Musteranlagen, der Frühmistbeete, Baumschulen usw., sowie die Neueinrichtung solcher Anlagen ist im Gange. Die Belehrungskurse sollen vermehrt werden. Obstbau an Böschungen und Mauern ist geplant, wodurch der Volkswirtschaft sehr erhebliche Summen erhalten werden können, die jetzt ins Ausland fließen.

Aber auch die Kleintierzucht der Eisenbahnbediensteten hat sich während der Kriegszeit im außerordentlichen Maße weiterentwickelt und bedeutet für die Ernährung eine große Hilfe. 7000 Eisenbahner hielten über 35.000 Bienenvölker und rund 82.000 Bedienstete über 150.000 Ziegen. Der Kaninchenzucht widmeten sich 130.000 Eisenbahner, die mehr als 800.000 Tiere hielten. Daneben wird Schweine- und Großviehhaltung, sowie Geflügelzucht (über 700.000 Stück) betrieben. Die Zahl der Ziegenhalter hat sich seit Kriegsbeginn fast verdreifacht, die der Kaninchenhalter ist sogar um das vierfache gestiegen. Dem Verbrauche wurden im Jahre 1917 rund 400.000 Kaninchen zugeführt. Gemeinschaftshaltungen für die Kleintierzucht, die sich bis jetzt bewährt haben, sollen vermehrt werden, auch werden Brütereien, Musterzuchtanlagen für Geflügel- und Kleintierzucht eingerichtet werden. Die mehr als 800 Kleinwirtsvereine haben mit Unterstützung der Preußischen Eisenbahnverwaltung Viehversicherungen eingerichtet. Gleichzeitig wird auch in bezug auf Futtermittel vorgesorgt, so daß auch weiterhin allen Anforderungen genügt werden wird.

Die sächsischen Eisenbahnen im Krieg und Frieden. Aus den vorliegenden Abschlußziffern der sächsischen Staatsbahnen ergeben sich hinsichtlich der Hauptposten folgende Ziffern. Es betrugen die Einnahmen:

A. Personenverkehr	1913 Mk.	1914 Mk.	1915 Mk.	1916 Mk.
Personenbeförderung .	66,120 597	53,624.503	43,319.667	48,277.080
Militärbeförderung .	749.920	1,944.534	4 482.920	12,025.695
Reisegepäck .	2 097.081	1,705.682	1 263.262	1 428.387
B. Güterverkehr				
Eil- und Expreßgut	6,436.000	6,303.026	6,274.817	5,500.520
Frachtgut . .	106,689.300	90,792.728	85,429.429	89,333.543
Militärgut . .	242.460	2,162.535	2,515.832	11,513.045
Tierbeförderung	1,733.574	1,647.141	1,788.518	1,188.162
Leichenbeförderung .	49.000	59.337	85.300	92.169

Aus dieser Übersicht geht hervor, daß die Einnahmen aus der Personenbeförderung während der Kriegsjahre ganz außerordentlich gesunken sind. Das zeigte sich schon im Jahre 1914 obwohl dieses nur fünf Kriegsmonate zählte. Im Jahre 1915 trat ein weiterer sehr starker Rückgang ein, und erst das Jahr 1916 zeigte ein Steigen der Einnahmen um annähernd 5 Millionen Mark, ohne jedoch nur entfernt damit die Einnahmen des Friedensjahres 1913 zu erreichen. Das gleiche Bild zeigt sich beim Güterverkehr. Aus der Beförderung von Eil-, Expreß- und Frachtgut zusammen wurden 1913 Mark 113,125.000, 1916 aber nur Mk. 94,843.000 eingenommen. Auch hier ist 1916 ein Aufschwung gegenüber 1915 zu verzeichnen, er beträgt aber nur Mk. 3,139.000.

Ganz anders steht es mit den Einnahmen aus der Beförderung von Militärpersonen und Militärgut. Sie beliefen sich 1913 auf zusammen Mk. 992.380, dagegen 1916 auf Mark 23,538.740, also fast auf das Vierundzwanzigfache!

Die Abschlußzahlen zeigen folgendes Bild

	1913 Mk	1914 Mk.	1915 Mk.	1916 Mk.
Personenverkehr	69,706.738	57,891.177	49,667.777	62,439.583
Güterverkehr .	121,983.649	106,938.261	102,228.967	114,516.354
Verschiedene .	16,642.846	16,835.029	19,216.577	25,155.380
Insgesamt . .	208,333.233	181,664.467	171,113.321	202,121.317
Gesamtausgaben	180,023.000	189 626.748	173,352.271	192,663.321
Über- bezw. Zuschuß: . . .	+28,309.633	—7 962.281	—2 238.950	+9,457.996

BUCHANZEIGEN.

Der Kleingarten. Unter dem Titel „Der Kleingarten" (Hausgarten, Schrebergarten und Kriegsgemüsegarten) ist im Verlage für vaterländische Literatur, Wien XV, und im landwirtschaftlichen Verlage Eugen Ulmer, Stuttgart, ein zeitgemäßes und durch praktische Brauchbarkeit ausgezeichnetes Handbuch erschienen, das sich als erstes Bändchen einer

Digitized by Google

neuen, von dem Verfasser dieser Schrift, dem Oberrevidenten im Eisenbahnministerium Alois Helmer im Vereine mit Direktor Alfonsus herausgegebenen Bücherei „Die Kleinwirtschaft" einführt. Dieses Handbuch bezweckt eine Zusammenfassung aller Gesichtspunkte und Vorkenntnisse, die für die Anlage von Kleingärten von Wichtigkeit sind. Sein Wert besteht vor allem darin, daß es von einem erfahrenen Praktiker — Oberrevident Helmer ist Referent des Eisenbahnministeriums für die im Bereiche der k. k. österreichischen Staatsbahnen angelegten, mustergültigen Schrebergärten — für den Gebrauch von Laien, und das sind auf dem Gebiete des Gartenbaues und der Bodenwirtschaft die allermeisten Städter, geschrieben ist und gewissermaßen das ABC des Kleingartenbetriebes enthält. Das Büchlein bringt in übersichtlich klarer und leicht verständlicher Darstellung Alles, was derjenige wissen und beachten muß, der seinen Gemüsebedarf im eigenen Kleingarten ziehen will, es gibt eine treffliche Anleitung für die Anlage von Schrebergärten und Kriegsgemüsegärten, belehrt über die Bodenarten, die Bodenbearbeitung und Düngung, behandelt den Obstbau und die Kultur von Beerensträuchlern, erteilt nützliche Ratschläge über die Aufbewahrung von Gemüse und Obst und vermittelt die notwendigen Kenntnisse für Geflügel-, Kaninchen- und Bienenzucht. Sein großer Vorzug ist, daß alle seine Ratschläge aus den Erfahrungen der letzten Jahre schwerster Kriegsnot entstanden und durchaus unseren Verhältnissen angepaßt sind. Der Kleingärtner, nicht minder aber die Hausfrau, wird unzählige wertvolle Anregungen aus diesem kleinen Handbuch schöpfen, das mit liebevoller Hingebung und gründlichster Sachkenntnis die Segnungen des Kleingartenbetriebes im Krieg und Frieden schildert und seinen wirtschaftlichen Wert mit dem Hinweise auf die großen Erfolge der Eisenbahner-Schrebergärten eindringlich vor Augen führt.

Der europäische Krieg und der Weltkrieg. Geschichtliche Darstellung der Kriegsereignisse von 1914/17. Von A. Hemberger. Mit vielen Bildern, Karten und Plänen. Das Werk erscheint in zehntägigen Heften, Großoktav, zu 50 h. (A. Hartlebens Verlag in Wien und Leipzig). Bisher 85 Hefte.

Die Kriegsereignisse haben, weit über das hinaus, was man für möglich gehalten hat, eine Steigerung an Furchtbarkeit erfahren und der aufrichtige Wille der Mittelmächte, dem Morden Einhalt zu tun, scheitert an den Eroberungszielen der Gegner, die trotz aller militärischen Erfolge der Zentralmächte noch immer Deutschland zerschmettern und Österreich-Ungarn zerstückeln wollen. A. Hembergers historische Darstellung wird den Ereignissen auch nach der politischen Seite hin gerecht; wir finden in diesem ersten Viertel des fünften Bandes des Werkes eine klare, übersichtliche Darstellung der politischen Lage, wie sie das Friedensangebot der Mittelmächte geschaffen hat. Außerdem sind natürlich die Kriegsereignisse selbst in der bisher gewohnten übersichtlichen und lebendigen Art dargestellt. Ausstattung und Bildschmuck sind von der bisherigen rühmenswerten Vollkommenheit.

KLUBNACHRICHTEN.

Veränderungen im Stande der Klubmitglieder im II. Quartal 1918.

Eingetreten sind als ordentliche Mitglieder die Herren:

Böhm Emil R. v. Oberrevident der Südbahn,
Dorninger Friedrich, Dr., k. k. Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium,
Graeser Adolf, Revident der Südbahn,
Harum Leopold, Zentralinspektor der D. D. S. G.,
Lechner Zdenko, Dr., em. Konzipist der Südbahn,
Liebross Sigmund, Bahnoberkommissär der österr. Staatsbahnen,
Nathbaur Hans, Direktor des österr. Verkehrsbureaus,
Rehberger Otto, Revident der österr. Staatsbahnen,
Röhrich Karl, Oberinspektor i. R.,
Rogalski Stanislaus, k. k. Regierungsrat im Eisenbahnministerium.

als außerordentliche Mitglieder:

Frau Budik Anna, Inspektorswitwe,
Herr Dorninger Rudolf, Ing., Oberkommissär der n.-ö. Statthalterei,
Frau Schlemüller Martha, Oberbauratswitwe.

Gestorben sind die Herren ordentlichen Mitglieder:

Fischmeister Nikolaus, kais. Rat,
Florian Franz, k. k. Oberbaurat,
Koblitz Anton Freiherr v., Dr., k. k. Ministerialrat,
Nilius Josef, Dr., Generalsekretär,
Schlemüller Friedrich, Oberbaurat,
Wysocki Faustin R. v., Oberinspektor i. R.

Stand mit 30. Juni 1918: 8 Ehrenmitglieder, 1 lebenslängliches Mitglied, 598 ordentliche, 42 außerordentliche, 49 unterstützende, zusammen 698 Mitglieder.

*

Besuch des Technischen Museums für Industrie und Gewerbe. Dienstag, den 11. d. M., fand eine gemeinsame Besichtigung des Technischen Museums statt, die eine sehr rege Beteiligung aufwies. Selbstverständlich konnte bei der großen Menge der Teilnehmer, der Reichhaltigkeit der Objekte des Museums und der kurz bemessenen Zeit nur ein Rundgang gemacht werden, bei dem Ing. Ernst Stelzer in trefflicher Weise die nötigen Erläuterungen gab. Der Klubpräsident dankte nach der Besichtigung dem liebenswürdigen und humorvollen Führer aufs verbindlichste. Eine gemeinsame Jause bei Hopfner in Hietzing bildete den Abschluß des sehr gelungenen Ausfluges.

*

Die Wiener Wochenschrift „Die Wage" (von neuen Männern übernommen) gewährt unseren Klubmitgliedern eine Abonnementermäßigung von 25%. Bestellungen unter Berufung auf Klubmitgliedschaft direkt an die „Administration der Wage", Wien I, Kolowratring Nr. 9.

*

Der Stadtrat des Kurortes **Franzensbad** ist geneigt, Mitgliedern unseres Klubs trotz der erschwerten Verhältnisse Ermäßigungen zu gewähren. Hierauf Anspruch erhebende Klubmitglieder müssen eine Bestätigung des Klubsekretariates über die Zugehörigkeit zum Klub einholen, ferner, daß dieselben einer Badekur in Franzensbad bedürfen und die persönlichen Verhältnisse die Gewährung einer Begünstigung rechtfertigen. Die Ermäßigungen, die nur in der Zeit zwischen 1. April und 15. Juni sowie 15. August bis 31. Oktober gewährt werden, erstrecken sich auf die Vorschreibung der Kurtaxe III. Klasse sowie Ermäßigung der Bäderpreise laut nachfolgendem Tarif:

Tarif für ermäßigte Bäder:

Ein Moorbad	K 3·50
Ein Moorteilbad (Arm-, Fuß- oder Sitzbad)	„ 2·50
Ein Moorumschlag	„ 1·50
Eine Moorpackung	„ 4·—
Ein Kohlensäurebad	„ 3·—
Ein Mineralwasserbad (Stahl-, Soolbad)	„ 1·50

Auf die übrigen Kurmittel können Ermäßigungen nicht gewährt werden. Das Benefizienkomitee.

*

Zur gefälligen Kenntnis.

Trotz wiederholter, dringender Ersuchen wird das Abonnement der „Neuen Freien Presse" und des „Neuen Wiener Tagblatt" zu ermäßigtem Preise bei unserem Klubsekretariate von zahlreichen Klubmitgliedern nicht rechtzeitig, d. i. bis zum 28. des Vormonates erneuert.

Um verspäteten Abonnenten den ermäßigten Bezugpreis dennoch zu erwirken, wurden bis nun solche Bestellungen auch nach obigem Termine durchgeführt. Dies erfordert die täglich mehrmalige Absendung eines Boten an die betreffende Zeitungsadministration, wofür jedoch gegenwärtig kein Personale vorhanden ist.

Nachdem auch auf diesem Gebiete Ordnung geschaffen und erhalten werden muß, werden von nun ab Bestellungen auf vorangeführte Zeitungen, welche nach dem 28. jeden Monates einlaufen, für den nächsten Monat **ausnahmslos nicht mehr angenommen.** Per Post ein-

Digitized by Google

laufende Geldbeträge für diesen Zweck werden zur Verfügung des Absenders erliegen. Es wird gebeten, von der Anforderung, solche verspätete Bestellungen entgegenzunehmen, abzusehen.

Der ermäßigte Bezugspreis beträgt ab 1. Juli 1918:

Für „Neue Freie Presse"

monatlich . . . . . K 6·70
vierteljährlich . . . . . „ 20·10

Für „Neues Wiener Tagblatt"

monatlich . . . . . K 5·40
vierteljährlich . . . . . „ 15·30

Das Begünstigungskomitee.

*

Neue Begünstigungen.

Im Klubsekretariate erliegen zwei Permanenzkarten zum Besuche des Kaisergartens. Diese sind zum täglich einmaligen Eintritt gültig und berechtigen auch zum unentgeltlichen Besuche der Ersatzmittelausstellung. Benutzungsgebühr pro Person und Tag 25 Heller. Die Karten müssen bis Mittag des dem Besuchstage folgenden Tages im Klubsekretariate rückgestellt sein, sonst muß die Gebühr für jeden folgenden Tag bis zur Rückstellung bezahlt werden.

Das Benefizienkomitee.

Wollen Sie Ihr Glück versuchen und eine gute Sache fördern helfen, so kaufen Sie Lose der Krankenlotterie. Preis 30 Heller. Haupttreffer K 20.000, 10.000 und 5000. Gesamttreffer K 100.000. Zu haben in allen Trafiken und Losverschleißstellen. Losbureau, IX, Währingergürtel 104, Caritashaus.

Unserer heutigen Nummer liegen die Prospekte über den Abschluß von Kriegsanleihe-Versicherungen bei, worauf wir ganz besonders aufmerksam machen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 1583—V—18/29 am 31. Mai 1918

Betreff: Wiedereröffnung von Haltestellen.

Mit 15. Mai 1918 wurden die Haltestellen Pöham, Nieder-Oblarn, Zams, Landeck-Perfuchs, Klösterle, Bings, Schlins, Hattlerdorf und Haselstauden für den allgemeinen Verkehr wieder eröffnet.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Wiederaufnahme des Verbindungsdienstes Aljmaš—Osijek.

Zwischen Aljmaš und Osijek wird der fahrplanmäßige Verbindungsdienst zu den Budapest—Belgrader Postschiffahrten ab 15. Juni wieder aufgenommen.

Wien, am 14. Juni 1918.

Personenverkehr.

Infolge Niederwassers wird die Station Aggsbach Markt von den Postschiffen und die Station Säusenstein von den Lokalschiffen bis auf weiteres nicht angelaufen.

Wien, am 11. Juni 1918.

Personenverkehr.

Die infolge Niederwassers vorübergehend eingestellt gewesenen Stationen Aggsbach Markt und Greifenstein werden von den Postschiffen, die Station Säusenstein von den Lokalschiffen nunmehr wieder angelaufen.

Wien, am 15. Juni 1918.

Lieferungsausschreibung.

Der Einreichungstermin für Angebote auf die Lieferung der Wasserreinigungsanlagen für die Wasserstationen Zellerndorf und Časlau wird auf den 10. Juli 1918 verschoben.

Die kommissionelle Offerteröffnung findet am 11. Juli 1918, um 10 Uhr vormittags statt.

Wien, im Juni 1918.

K. k. Nordwestbahndirektion.

„ATLAS"

Lebens-, Militärdienst- und Renten-Versicherungs-A.-G. in Wien.

Die Generalversamm ung hat am 22. Juni stattgefunden. Aus dem Geschäftsbericht geht hervor, daß sich die Produktion im Jahre 1917 gegenüber dem Vorjahre bedeutend erhöht hat.

Die Einnahme aus Prämien und Zinsen betrug K 2,602.088·90.

Die Prämienreserve und Prämienüberträge weisen die Höhe von K 14,264.983·27 aus und sind um K 897.575·84 gestiegen.

Nach Dotierung des Dividendenfonds der Versicherten mit K 109.167·84 beträgt der Reingewinn K 182.064·49. Hievon werden K 90.000 als 6% Aktionär-Dividende bezahlt, K 22.250 als außerordentliche Kriegsaushilfe an die Angestellten verteilt. Der Rest wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Staatlich subventionierte öffentliche Lehranstalt für

Frauenberufe

Handelsschule und Internat des Frauenbildungsvereines

Wien XIX, Peter Jordanstraße 28.

Höhere Fortbildung und Ausbildung zu wirtschaftlichen und kommerziellen Frauenberufen. Prospekte gratis.

Anton Nowak & Sohn

Herren-Schneider

Spezialist für Damen- und Sportkostüme

Wien, I., Elisabethstraße 1 (Ecke Kärntnerstraße 44)

Fernsprecher Nr. 3353.

Für das österreichische Patent Nr. 60549 der Firma **Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein, Akt.-Ges. Osnabrück**, vom 1. April 1918 betreffend:

Schienen-Unterlagsplatte

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefällige Anfragen an obengenannte Firma erbeten.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825 — Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) **Gebäude** samt deren Zubehör, b) **Mobilien** aller Art, c) **Bodenerzeugnisse** gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme: K 2.463,070.507. Anzahl der Mitglieder: 157.344.

SÜDBAHNHOTEL SEMMERING

1000 m SEEHÖHE

DAS GANZE JAHR GEÖFFNET.

Digitized by Google

Niemand verfehle, sich unserer **Kriegsanleiheversicherung (KAV)** zu bedienen! Sie bietet die beste Vorsorge für das Schicksal des Einzelnen und seiner Familie! Die Prämien sind außerordentlich billig. Sie betragen bei 14jähriger Versicherungsdauer für K **1000.**— Nominale versichertes Kapital

ganzjährig	halbjährig	vierteljährig	monatlich
K 54·—	K 27·50	K 14·—	K 5·—

Keine Anzahlung! **Sofortige Gültigkeit!** **Keine Nebengebühren!**

Sehr wichtig und ganz neu!

Kriegsanleihe-Versicherung

mit Unfallversicherung

Schutz im Er- und Ablebensfalle und bei Unfällen aller Art inner- und außerhalb des Berufes.

Prämien für K 1000.— bei 14jähriger Versicherungsdauer

ganzjährig	halbjährig	vierteljährig	monatlich
K 63·—	K 32·—	K 16·30	K 5·80

Das versicherte Kapital wird stets **doppelt** (einmal in **barem**) zur Auszahlung gebracht.

Enthebung jeder weiteren Prämienzahlung nach dem Unfalle für die aufrechtbleibende Kriegsanleiheversicherung.

Besonders vorteilhaft!

Unsere **Kinder-Versicherungen**

Spar-(Aussteuer-)Versicherungen für Kinder jeden Alters.

Nähere Auskünfte:

Versicherungs-Abteilung für Staats-, Staatsbahn- und Privatangestellte

Wien I, Renngasse 9.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 14. Wien, den 1. August 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Das Fahren der Züge mit Vorsprung. Von F. G. Bosshardt. — Die österreichischen Eisenbahnen in den letzten 10 Friedensjahren (1903—1913). Von Dr. Emil Weinberg, Wien. — Kanaltransportersatz. Vortrag, gehalten von k. k. Regierungsrat Leopold R. v. Stockert im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten am 19. Februar 1918. (Fortsetzung folgt.) — Schiffahrt: Die Donau als Großschiffahrtsstraße. (Schluß folgt.) — Verschiedenes: Versorgung der Eisenbahner durch eigene landwirtschaftliche Betriebe. Eisenbahn Lemberg—Belzec (Tomaszow). Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1918. — Buchbesprechung: Österreichisches Kursbuch. Max Maria von Weber. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Zur gefälligen Kenntnis!

Der ungarische Eisenbahn- und Schiffahrtsklub in Budapest hat in hochherziger Entschließung seinen österreichischen Kollegen zur Linderung der herrschenden Not eine erhebliche Menge Lebensmittel zum (ungarischen) Höchstpreise zugewendet und unseren Klub mit deren Verteilung betraut.

Im Einvernehmen mit dem hohen k. k. Eisenbahnministerium entfällt auf unsere Klubmitglieder ein namhafter Teil, der nach Eintreffen in den Klubräumen (I, Nibelungengasse Nr. 3, I. Stock) wird ausgegeben werden. Der Tag wird gesondert bekanntgegeben werden.

Die auszugebende Menge ist für jedes Klubmitglied (ob verheiratet oder ledig) die gleiche.

Bei der Abholung ist die Mitgliedskarte vorzuweisen. Zur Hintanhaltung einer unzulässigen Doppelversorgung wird an jedes Mitglied nur die auf eine Mitgliedskarte entfallende Menge ausgefolgt. Die Vorweisung mehrerer Mitgliedskarten durch eine abholende Person ist daher zwecklos.

Die Menge, sowie die Preise, werden auf der Ankündigungstafel im Klub angeschrieben werden und sind dort einzusehen. Telephonische Anfragen können weder entgegengenommen noch beantwortet werden.

Nachsendung und Aufbewahrung können mit Rücksicht auf die Räume und Personalverhältnisse im Klub nicht durchgeführt werden. Die Klubleitung.

Das Fahren der Züge mit Vorsprung.

Von **V. G. Bosshardt.**

Das Eisenbahnministerium hat im Juli v. J. eine Verordnung erlassen, wonach:

a) das Durchfahren von Gütereil-, Güter- und Lokomotivzügen in Unterwegstationen, in denen ein fahrplanmäßiger Aufenthalt vorgesehen ist, gestattet wird und

b) Züge, die nicht dem Personen- oder Postverkehre dienen, bis zu 20 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtzeit abgelassen werden dürfen.

Unabhängig hievon darf bei Vorfahrverlegungen ein zu überholender Zug, der nicht dem Personen- oder Postverkehre dient, bis zu 20 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtzeit des überholenden Zuges aus der fahrplanmäßigen Vorfahrstation abgelassen werden.

Das frühere Ablassen eines Zuges ist nur gestattet, wenn:

1. die telegraphische oder telephonische Verständigung zwischen den Stationen, sowie die telephonische Verständigung zwischen den Stationen und sämtlichen Bahnwärterposten der betreffenden Strecke möglich und

2. die Trennung des Streckenbegeherdienstes vom Schrankendienste durchgeführt oder für ständige Besetzung der Rampenwärterposten vorgesorgt ist. (Bei nicht getrenntem Dienste Heranziehung der Bahnwärterfrauen zum Schrankendienste.)

Nicht gestattet ist die vorzeitige Zugabfertigung:

a) bei dem täglich zuerst verkehrenden Zuge auf einer Strecke mit unterbrochenem Dienste und bei dem ersten Zuge nach einer Gleissperre;

b) wenn hiedurch andere Züge aufgehalten würden;

c) bei unsichtigem Wetter;

d) wenn seitens der zuständigen Bahnerhaltungssektion oder des Bahnmeisters Einspruch erhoben wird;

e) bei gestörter Verständigung zwischen Zugfolgestellen oder Bahnwärterposten und

f) wenn sich ein Bahnwagen, eine Draisine oder eine Motordraisine auf der Strecke befindet und das Gleis noch nicht freigemeldet ist.

Die nach diesen Bestimmungen erfolgende vorzeitige Zugabfertigung wird „Fahren mit Vorsprung" genannt.

Durch die getroffene Verfügung soll die Aufnahmefähigkeit der Stationen erhöht, die Regelmäßigkeit des Verkehres gefördert und — da die gewonnene Zeit ganz oder teilweise zur Aufbesserung der Fahrzeit verwendet werden darf — die Zugkraft geschont und der Kohlenverbrauch vermindert werden.

Mit dieser Verordnung ist ein Bruch mit den Verkehrsvorschriften vollzogen, da bisher eine frühere als die fahrplanmäßige Abfahrtzeit grundsätzlich verboten war.

Das Bedürfnis nach einer derartigen Verfügung hat längst bestanden. Da in den Fahrplänen der gesamte Zugverkehr berücksichtigt werden muß, sind größere Aufenthalte von Güterzügen durch Überholungen und Kreuzungen von vorgesehenen, wenn auch nur fallweise tatsächlich verkehrenden Zügen unvermeidlich. Es ist klar, daß derartige Aufenthalte bei Wegfall der für ihre Festsetzung bestimmenden Voraussetzungen nicht nur zwecklos sind, sondern unter Umständen auch für die örtlichen Verhältnisse der betreffenden Stationen störend und hemmend werden können. Das Gleiche gilt für

Digitized by Google

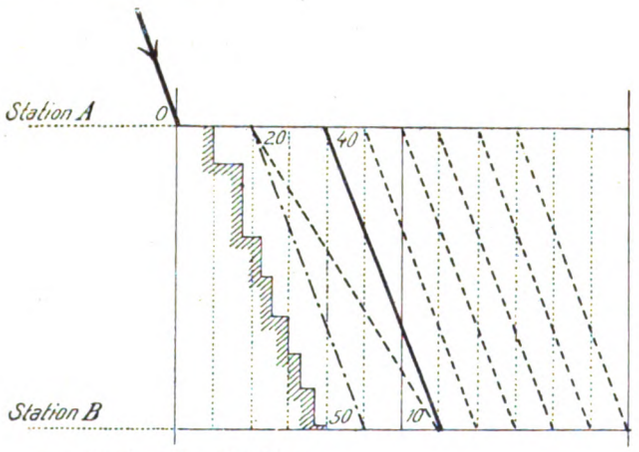
größere Zugaufenthalte, die für örtliche Arbeiten vorgesehen sind, bei deren fallweisen Ausfall. Die durch die vorzeitige Abfahrt gewonnene Zeit kann dann nutzbringend einer anderen Station zugewendet werden.

Die getroffene Verfügung bedeutet daher zweifellos einen Fortschritt und es ist bemerkenswert, daß die durch den Kriegszustand allenthalben geschaffenen schwierigen Verkehrsverhältnisse nicht hemmend, sondern vielmehr fördernd auf die Durchführung gewirkt haben. Man darf deshalb auch hoffen, daß die unter den schwierigsten Verkehrsverhältnissen für möglich erachtete, gleichwohl aber nur vorübergehend getroffene Verfügung dauernd, d. h, auch bei Wiedereintritt der gewöhnlichen Verhältnisse beibehalten werden wird.

Das Eisenbahnministerium hat — wie nicht anders möglich — den neu eingeschlagenen Weg nur äußerst vorsichtig betreten. So begründet diese Vorsicht auch ist, fällt gleichwohl die enge Begrenzung des Vorsprunges mit 20 Minuten auf.

Durch das Fahren mit Vorsprung tritt an Stelle der durch die fahrplanmäßigen Abfahrtzeiten zeitlich fest gegebenen Zugfahrten eine gewisse Unbestimmtheit. und zwar insofern, als nunmehr Zugfahrten auch v o r den gegebenen Abfahrtzeiten erfolgen können. Die Festsetzung einer zeitlichen Grenze für die Fahrten mit Vorsprung dürfte nun auf die Erwägung zurückzuführen sein, daß dadurch die sonst bestehende vollkommene Unsicherheit über die möglichen Zugfahrten beseitigt und eine Höchstgrenze für die mögliche Abweichung vom Fahrplane geschaffen wird. Insbesondere vom Standpunkte des Bahnerhaltungsdienstes muß eine solche Begrenzung zweifellos als wünschenswert erachtet werden.

Die für die Streckenbediensteten (Bahn- und Rampenwärter, Oberbaurotten) hiedurch erreichte größere Sicherheit in der Bestimmung der zu gewärtigenden möglichen Zugfahrten wird jedoch wieder dadurch beeinträchtigt, daß die Verwendung der durch den Vorsprung gewonnenen Zeit ganz oder teilweise für Fahrzeitaufbesserungen zulässig ist. Zieht man des weiteren noch die bei Verspätungen sich ergebenden unbegrenzten Möglichkeiten in der Verschiebung der Zugfahrten in Betracht, so ergibt sich eine noch vermehrte Unsicherheit in der Bestimmung der möglichen Zugfahrten. (Vergleiche nachstehende bildliche Darstellung.)



——— Regelmäßige Zugfahrt.

—·—·— Fahrt mit Vorsprung unter Einhaltung der fahrordnungsmäßigen Fahrzeit.

- - - - - - Fahrt mit Vorsprung bei gleichzeitiger Fahrzeitverlängerung.

- - - - - - Verspätete Zugfahrten — Möglichkeiten derselben unbegrenzt.

Zeitgrenze für das Schließen der Schranken und die Einstellung von Instandhaltungsarbeiten (Annahme: 10 Minuten vor Vorbeifahrt des Zuges).

Aus der bildlichen Darstellung ist einerseits ohneweiters die Unsicherheit über die zu gewärtigenden Zugfahrten, andererseits deren Rückwirkung auf den Streckendienst zu ersehen. Die letztere fällt umsomehr ins Gewicht, als der Verlust an Arbeitszeit auf der Strecke sich im selben Ausmaße wie der Zeitraum des Vorsprunges bewegt. Im gegebenen Falle, d. h. bei Begrenzung des Vorsprunges mit 20 Minuten, beträgt der Zeitverlust für Streckenarbeiten gleichfalls 20 Minuten, ein Verlust, der umso weniger zu unterschätzen ist, als er an einem Tage wiederholt in Erscheinung treten kann.

Die Verordnung des Eisenbahnministeriums erscheint also — wie übrigens nicht anders zu erwarten — durch die gepflogene theoretische Untersuchung sowohl hinsichtlich der Begrenzung des Zeitausmaßes als auch hinsichtlich aller übrigen Bestimmungen vollauf begründet.

Die Notwendigkeit vorsichtiger Durchführungsbestimmungen war mit Rücksicht auf die durch das Fahren mit Vorsprung vermehrte Unsicherheit in den zu gewärtigenden Zugfahrten unbedingt geboten und von ihrer genauen Beachtung wird vornehmlich der Erfolg der getroffenen Verfügung abhängen. Die letztere wird nur hinsichtlich der Bahnwagen und Draisinenfahrten Schwierigkeiten begegnen und jedenfalls wird die Durchführung dieser Fahrten nunmehr noch einer erhöhten Vorsicht bedürfen.

Gleichwohl lassen es aber gerade die vorsichtigen Durchführungsbestimmungen als möglich erscheinen, die Begrenzung des Vorsprunges — insbesondere auf zweigleisigen Strecken — noch weiter hinauszurücken, vielleicht sogar ganz aufzuheben. Es genügt, auf die Verkehrsverhältnisse dicht befahrener Strecken zu verweisen, auf denen die Streckenbediensteten gewöhnt und eingearbeitet sind, mit einer großen Zahl nicht vorher bestimmter Zugfahrten zu rechnen. Der Vollständigkeit halber soll hier nur noch zur Kennzeichnung der Verhältnisse auf das derzeit so häufig angewendete Verfahren des Wechselns der Zugnummern in Verspätungsfällen verwiesen werden.

Die Unsicherheit in den zu gewärtigenden Zugfahrten wird dadurch fast unbegrenzt und die Streckenbediensteten sind hier neben der Verständigung mit Fernspruch vornehmlich auf die Beachtung der Blocksignale, Vorläuten bei den Rampen und dgl. angewiesen. Auf derartigen Strecken ist demnach die enge Begrenzung des Vorsprunges kaum mehr als eine theoretische, durch die Praxis überholte Maßnahme.

Diese Erwägungen führen zu dem Schlusse, daß die praktische Bedeutung der Begrenzung des Vorsprunges im Verhältnis zur Verkehrsdichte abnimmt.

Durch die vorgeschriebene Fernspruchverständigung der Streckenbediensteten über die jeweiligen vorzeitigen Zugabfertigungen wird es aber auch möglich sein, auf weniger dicht befahrenen Strecken die Begrenzung des Vorsprunges zu erweitern und damit die Nutzwirkung zu erhöhen. Die bisnun gemachten Erfahrungen dürften diese Möglichkeit bestätigen.

Die besprochene Einrichtung zeigt, in welchem Maße die heute zur Verfügung stehenden Verständigungsmittel die Anpassung der Verkehrsanordnung und Vorschriften an die Verkehrsbedürfnisse ermöglichen. Sie ist aber auch deshalb bemerkenswert, weil sie zeigt, daß bei der Anordnung und Durchführung des Güterverkehres mehr Spielraum für die Erreichung betriebstechnischer und wirtschaftlicher Vorteile gegeben ist als bei jener des Personenverkehres. Das ist nicht zuletzt auch deshalb wichtig, weil in der an den Kriegszustand anschließenden Übergangswirtschaft der zweckmäßigen Anordnung des Güterverkehres eine vermehrte Aufmerksamkeit wird zugewendet werden müssen.

Digitized by Google

Die Besprechung der damit zusammenhängenden Aufgaben liegt jedoch außerhalb des Rahmens der vorliegenden Arbeit und muß deshalb einer späteren Gelegenheit vorbehalten bleiben.

Die österreichischen Eisenbahnen in den letzten 10 Friedensjahren (1903—1913).

Von Dr. Emil Weinberg, Wien.

In der in Stuttgart erscheinenden Zeitschrift „Die Neue Zeit" vom 27. Juli 1917 ist ein Aufsatz unter der Aufschrift „Die Entwicklung der Mittel des Güterverkehrs in Deutschland und der Außenhandel" ohne Angabe des Namens des Verfassers, erschienen. Die Arbeit zerfällt in zwei Abschnitte: 1. Bahnen und Bahnverkehr. 2. Der Verkehr auf den Binnenwasserstraßen, und ist auf zahlreichen Ziffern aufgebaut, die den Statistischen Jahrbüchern für das Deutsche Reich betreffend die Jahre 1903 und 1913 entnommen sind. Bei der Untersuchung über die Bahnen und den Bahnverkehr sind die deutschen voll purigen Eisenbahnen, die schmalspurigen, die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und die Straßenbahnen in Betracht gezogen. Das Ergebnis der Untersuchung wird vom Verfasser in folgenden Worten zusammengefaßt: „Die statistische Darstellung der Entwicklung der wichtigsten Verkehrsmittel und ihrer Leistungen in Deutschland im letzten Jahrzehnt vor dem Kriege will nicht zeigen, wie herrlich weit wir es auf dem besprochenen Gebiete überhaupt gebracht haben. Sie nimmt — so weit möglich — den Stand von 1903 als Ausgangspunkt, um durch Mitteilung der Zahlen, die an dem durch den Krieg bedingten vorläufigen Endpunkte der Entwicklung stehen, den erzielten Fortschritt erkennbar zu machen. Aus dem Vergleich der beiden Zahlenreihen ergibt sich, daß wir inmitten einer Entwicklung waren, deren eilender Schritt jedes historische Beispiel überholt hat. (Gleichzeitig wird deutlich, welch starken Anteil die rapide Zunahme des Außenhandels an dieser Entwicklung hat)."

Die Kürze dieses letzten, hervorgehobenen Wortes wird bloß von ihrer inhaltschweren Bedeutung übertroffen. Sie dürften wohl bei jedem Österreicher, besonders bei einem dem Eisenbahnwesen nahestehenden und volkswirtschaftlich geschulten, die Frage auslösen: Wie haben sich die österreichischen Eisenbahnen in den letzten 10 Friedensjahren, d. i. vom Jahre 1903 bis 1913, entwickelt? Diese Frage soll in folgendem beantwortet werden. Sie verdient umsomehr eine Beantwortung als man annehmen muß, daß mit der Beendigung des Krieges auch für das österreichische Eisenbahnwesen, wie für viele andere Wirtschaftsgebiete ein neuer Zeitabschnitt anhebt.

Zur Grundlage für unsere Untersuchung dient die vom k. k. Eisenbahnministerium herausgegebene Eisenbahnstatistik für das Jahr 1903 und die für das Jahr 1913. Der Vergleich beschränkt sich nur auf die im I. Teil dieser Statistiken behandelten Hauptbahnen und Lokalbahnen, während die in ihrem II. Teil enthaltenden Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen sowie Schleppbahnen nicht weiter in Betracht gezogen werden, weil sie zum Teile wie die Straßenbahnen nur der Personenbeförderung und örtlichen Zwecken, zum Teil wie die Schleppbahnen nur privaten Zwecken dienen. Bei der Aufstellung des Vergleiches zwischen einzelnen Zahlen mußte bei der geradezu ungeheueren Ziffernanzahl der viele hundert Seiten umfassenden Statistiken (für das Jahr 1903 750 Seiten, für das Jahr 1913 500 Seiten) eine Auswahl von einigen, wenigen, die Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens kennzeichnenden Ziffern getroffen werden. Eine Vorarbeit für diese Zwecke ist in der Einleitung der beiden genannten Statistiken gegeben, die unter der Aufschrift „Hauptergebnisse des Jahres 1913 (und 1903) im Vergleiche zum Vorjahre" auf wenigen Seiten einen Auszug aus der ganzen Statistik, die wichtigsten Ziffern der folgenden, umfangreichen Abschnitte, enthalten. Aber selbst diese Auszüge bringen noch derartig viele Ziffern, daß sie nicht sämtlich für unsere Zwecke herangezogen werden müssen und können. Es genügt vielmehr die wichtigsten, das Ergebnis jedes Abschnittes kennzeichnende Ziffern zum Vergleiche zu verwerten. Derartige 25 Zifferngruppen sind in der umseitigen Übersicht I zusammengestellt. Die vierte Zifferngruppe daselbst bedeutet die Zunahme oder Abnahme der Vergleichsziffern von Hundert, wobei die Ziffern des Jahres 1903 stets den Ausgangspunkt bilden.

Wir beginnen mit der Ausdehnung der österreichischen Eisenbahnen. Die Baulänge der Staats- und Privatbahnen nahm in den Vergleichsjahren um rund 2600 *km* oder 13% zu, während die Bevölkerung im selben Zeitraum auf Grund der Volkszählungen vom 31. Dezember 1900 und 1910 bloß um 9% wuchs. Während im Jahre 1903 auf 100.000 Einwohner bloß 78 *km* kamen, entfielen im Jahre 1913 auf dieselbe Anzahl Einwohner 80 *km*, was eine Zunahme von 3% bedeutet. Während unser Eisenbahnnetz im Jahre 1903 52 Anschlüsse an das Ausland hatte, betrug diese Zahl im Jahre 1913 bereits 58, d. i. eine Vermehrung um 12%. Von diesen 6 Anschlüssen betrafen 5 Verbindungen mit Deutschland, eine mit Italien, während die übrigen Anschlüsse mit Rußland und Rumänien unverändert blieben — eine Tatsache, die auf die Regsamkeit unserer Handelsbeziehungen mit jedem dieser Länder einen entsprechenden Schluß zuläßt.

II. Bauliche Anlagen: Die Anzahl der Bahnhöfe und Haltestellen wuchs um rund 1050 oder 22%.

III. Das für die österreichischen Eisenbahnen aufgebrachte Anlagekapital nahm in dem in Rede stehenden Zeitraume um 1927 Mill. Kronen oder 28% zu.

IV. Stand und Beschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel: Die Zahl der Lokomotiven vermehrte sich vom Jahre 1903 bis 1913 um ungefähr 1850 Stück oder 31%, die der Personenwagen um 2990 Stück oder 24%, die der Lastwagen um 30.750 Stück oder 23%. Die Beschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel endlich (Lokomotiven, Motorwagen, Schneepflüge, Personen-, Last- und Postwagen) erhöhten sich in den beiden Vergleichsjahren um 424 Mill. Kronen oder 44%.

V. Leistungen der Fahrbetriebsmittel: Die von den Lokomotiven geleisteten Nutzkilometer, d. h. solche Weglängen auf denen die Maschine zur Beförderung eines Zuges diente, nahmen in den in Rede stehenden 10 Jahren um 62 Mill. Nutzkilometer oder 41% zu. Besonderer Hervorhebung verdient das durch die Lokomotiven beförderte Nettogewicht in Tonnenkilometern. Es ist dies das auf den eigenen Betriebsstrecken beförderte Nettogewicht, das sich aus dem Gewichte der Personen zu 80 *kg* gerechnet, des Gepäckes und der Güter aller Art zusammensetzt. Es erhöhte sich um rund 6073 Mill. Tonnenkilometer oder 51%.

VI. Die Erhaltungs- und Umgestaltungskosten der Fahrbetriebsmittel zeigen eine Steigerung von rund 24 Mill. Kronen oder 46%.

VII. Verkehr: Die Ziffern dieses Abschnittes bilden den wichtigsten Gradmesser der Entwicklung unseres Eisenbahnnetzes. Die Zahl der im Jahre 1913 beförderten Personen wuchs um 125 Mill. Personen oder 71%, während die Zahl der geförderten Personenkilometer um 3126 Mill. oder bloß um 59% zunahm. Die stärkere Zunahme der Anzahl der beförderten Personen im Vergleich zu den geförderten Personenkilometern zeigt sich auch darin, daß im Jahre 1903 jeder Reisende durchschnittlich 30 *km*, im Jahre 1913 bloß 28 *km*

Digitized by Google

Übersicht I.

Vergleichende Ziffern aus der österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1903 und 1913.

	1903	1913	Unterschied	Von Hundert
I. Ausdehnung der Eisenbahnen:				
1. Baulänge in *km*	20.387	23.003	2.616	+ 12·83
2. Gesamtbevölkerung, Einwohner	26,150.708	28,571.934	2,421.226	+ 9·26
3. Auf 100.000 Einwohner kommen *km*	78	80	2	+ 2·95
4. Anschlüsse mit dem Auslande	52	58	6	+ 11·54
II. Bauliche Anlagen:				
5. Bahnhöfe und Haltestellen	4.863	5.911	1.048	+ 21·55
III. Anlagekapital:				
6. Aufgebrachtes Anlagekapital in Kronen	6.830,813.811	8.757,402.701	1.926,588.890	+ 28·20
IV. Stand und Beschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel:				
7. Lokomotiven	5.885	7.734	1.849	+ 31·42
8. Personenwagen	12.463	15.453	2.990	+ 23·99
9. Lastwagen	134.716	165.466	30.750	+ 22·83
10. Beschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel	961,471.373	1.385,966.796	424,495.423	+ 44·15
V. Leistungen der Fahrbetriebsmittel:				
11. Von den Lokomotiven geleistete Nutzkilometer	150,941.607	212,736.738	61,795.131	+ 40·94
12. Durch die Lokomotiven befördertes Nettogewicht in Tonnenkilometer	11.877,473.220	17.950,359.555	6.072,886.335	+ 51·12
VI. Erhaltungs- und Umgestaltungskosten der Fahrbetriebsmittel				
13. Erhaltung- und Umgestaltungskosten der Fahrbetriebsmittel in Kronen	51,406.133	75,116.062	23,709.929	+ 46·13
VII. Verkehr:				
14. Beförderte Personen	176,466.468	301,915.375	125,448.907	+ 71·09
15. Personenkilometer	5.339,341.807	8.465,152.433	3.125,810.626	+ 58·54
16. Durchschnittlich hat jeder Reisende *km* zurückgelegt	30·26	28·03	2·23	− 7·37
17. Beförderte Güter in *t*	121,491.209	158,818.498	37,327.289	+ 30·72
18. Geförderte Tonnenkilometer	11.427,704.310	17.239,152.720	5.811,448.410	+ 50·85
VIII. Finanzielle Betriebsergebnisse:				
19. Betriebseinnahmen	663,101.468	1.151,962.319	488,860.851	+ 73·72
20. Betriebsausgaben	451,179.867	871,469.858	420,289.991	+ 93·15
21. Betriebsnettoertrag	212,085.181	280,492.461	68,407.280	+ 32·25
IX. Personalstand:				
22. Angestellte überhaupt	207.664	284.574	76.910	+ 37·03
23. Besoldungen, Löhne und andere Bezüge	254,392.456	471,815.235	217,422.779	+ 85·46
X. Unfälle:				
24. Anzahl der Unfälle	2.209	3.110	901	+ 40·79
25. Anzahl der verunglückten Personen	1.462	3.033	1.571	+ 107·46

zurücklegte, was einem Sinken des durchschnittlich zurückgelegten Weges eines Reisenden um 7% bedeutet. Es ist dies offenbar auf den gesteigerten Verkehr in der Nähe der Städte und der Mittelpunkte gewerblicher Niederlassungen zurückzuführen.

Das Gewicht der beförderten Güter wuchs um 37 Mill. *t* oder um 31%, die geförderten Tonnenkilometer hingegen erhöhten sich um 5811 Tonnenkilometer oder um 51%.

Die Zunahme des Güterverkehres blieb somit im allgemeinen hinter der des Personenverkehres zurück. Die verhältnismäßig stärkere Zunahme des Personenverkehres dürfte zum Teil auch auf die Einbürgerung von Vergnügungsreisen der wohlhabenden Bevölkerungsschichten zurückzuführen sein. Außerdem zeigt der Güterverkehr das entgegengesetzte Bild der Entwicklung wie der Personenverkehr. Die Zunahme der geförderten Tonnenkilometer (51%) übertraf die Zunahme des Gewichtes der beförderten Güter in Tonnen, (31%) d. h. mit anderen Worten: Es wurden im Jahre 1913 die Güter über größere Strecken verfrachtet als im Jahre 1903. Hingegen wurden die von den einzelnen Personen zurückgelegten Wege im selben Zeitraume geringer.

VII. Finanzielle Betriebsergebnisse: Die jährlichen Betriebseinnahmen stiegen in dem besprochenen Zeitraume um 489 Mill. oder 74%, die Betriebsausgaben um 420 Mill. Kronen oder 93%, während der Betriebsnettoertrag dem entsprechend bloß um 68 Mill. Kronen oder 32% zunahm. Das starke Wachsen der Betrieb ausgaben (93%) im letzten Jahrzehnt ist bekanntlich auf die erhöhten Kosten für die Bediensteten und die erhöhten Auslagen für Betriebs- und Baustoffe aller Art zurückzuführen.

IX. Personalstand: Die Zahl sämtlicher Bahnbediensteter, d. s. Beamte, Unterbeamte, weibliche Bedienstete, Diener und Taglöhner, erhöhte sich um rund 77.000 oder 37%, während die Besoldungen, Löhne und andere Bezüge unterdessen um 217 Mill. Kronen oder um 85% wuchsen — ein Beweis für die stärkere Fürsorge der Verwaltungen für ihre Bediensteten.

Bei dieser Gelegenheit seien zwei lehrreiche Einzelheiten erwähnt: Während im Jahre 1903 ein Eisenbahnbediensteter auf 126 Einwohner kam, entfiel im Jahre 1913 ein Eisenbahnbediensteter schon auf 100 Einwohner. Die Zahl der weiblichen Bediensteten erfuhr in den 10 Friedensjahren bloß eine Zunahme um 9 Personen (von 2144 auf 2153). Daß mit dem Kriege der Beginn einer ganz anderen Entwicklung in dieser Richtung eingesetzt hat, ist bekannt.

X. Unfälle: Die Zahl der Unfälle eines Jahres wuchs um 900 oder um 41%, die der verunglückten Personen (darunter auch der infolge eigener Schuld verunglückten) vermehrte

Digitized by Google

Übersicht II.

Vergleichende Ziffern aus den statistischen Jahrbüchern für das Deutsche Reich für das Jahr 1903 und 1913.

	1903	1913	Unterschied	Von Hundert
Verkehr:				
1. Beförderte Personen	958,000.000	1.798,000.000	840,000.000	+ 87·68
2. Personenkilometer	22.508,000.000	41.210,000.000	18.702,000.000	+ 83·09
3. Beförderte Güter in *t*	392,200.000	676,600.000	284,400.000	+ 72·52
4. Geförderte Tonnenkilometer	39,491,000.000	67.515,000.000	28.024.000.000	+ 70 96

sich um 1570 Personen oder 107%. Die letzte Verhältniszahl übertrifft die Zunahmen an beförderten Personen (71%) und die der geförderten Personenkilometer (59%). Es scheint dies darauf hinzuweisen, daß die stets vermehrten Sicherungseinrichtungen mit dem gewaltigen Anwachsen des Verkehrs nicht gleichen Schritt halten können.

Die vergleichenden Ziffern lassen folgende Schlußfolgerungen zu:

1. Alle maßgebenden Abschnitte der Statistik zeigen ein gewaltiges Anwachsen des Verkehres in den letzten 10 Friedensjahren.

2. Am deutlichsten lassen dies die Zunahmen der geförderten Personenkilometer (59%), die der geförderten Tonnenkilometer (51%) und die des durch die Lokomotiven beförderten Nettogewichtes (51%) entnehmen. Somit hat der Verkehr in den letzten 10 Friedensjahren auf den österreichischen Eisenbahnen etwa um die Hälfte zugenommen.

3. Vergleichen wir die unseren Verkehr kennzeichnenden Ziffern mit den entsprechenden des Deutschen Reiches (siehe Übersicht II), so sehen wir, daß dessen Zunahmen des Verkehres unsere bei weitem überragen. Nebeneinander gestellt geben sie folgendes Bild: (Übersicht I, Post 14, 15, 17, 18, Übersicht II, Post 1 bis 4).

	Zunahmen von Hundert !	
	in Österreich	in Deutschland
Beförderte Personen	71	88
Personenkilometer	59	83
Beförderte Güter in *t*	31	73
Geförderte Tonnenkilometer	51	71

Aus den letzten zwei Ziffernreihen geht hervor, daß die Zunahme der Güterbewegung in Deutschland die unsere bei weitem übertrifft. Die große Verkehrszunahme in Deutschland ist nach Ansicht des Verfassers des eingangs erwähnten Aufsatzes zum Teile auf das starke Anwachsen des deutschen Auslandverkehres zurückzuführen.

4. Wir können daher rückschauend auf unseren Eisenbahnverkehr in den letzten 10 Friedensjahren angesichts der Entwickelung in Deutschland nicht die stolzen Worte gebrauchen, daß sein eilender Schritt jedes historische Beispiel überholt hat. Aber immerhin können wir das Ergebnis der Entwicklung volkswirtschaftlich mit folgenden Worten zusammenfassen: Die Verflechtung der einzelnen Gebietsteile und der Einzelwirtschaften Österreichs miteinander hat in den letzten 10 Friedensjahren bedeutend, etwa um die Hälfte, zugenommen. Dies ist für Österreich, das im Gegensatz zu Deutschland noch zum größeren Teil Agrikulturstaat ist und keinen mit Deutschland vergleichbaren Außenhandel hat, eine bedeutsame Tatsache des Wirtschaftslebens.

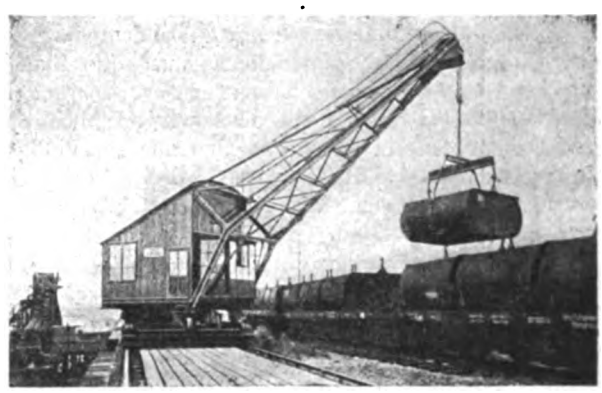
Wir werden nach Abschluß des Krieges an der Schwelle eines neuen Wirtschaftsabschnittes stehen. Wird die begonnene Entwicklung des Eisenbahnverkehres in Österreich und seiner Volkswirtschaft nach Heilung der Wunden des Krieges von neuem anheben? Ein dichter Schleier verhüllt uns derzeit noch jeden Blick in die Zukunft!

Kanaltransportersatz.

Vortrag, gehalten von k. k. Regierungsrat Leopold R. v. Stockert im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten am 19. Februar 1918.

Vor hundert Jahren hat merkwürdigerweise just der zur Ausführung des längst geplanten schiffbaren Kanals zwischen der Moldau und der Donau berufene Landeswasserbaudirektor Dr. Franz Josef Ritter v. Gerstner als erster die Anregung zum Bau einer Eisenbahn von Linz nach Budweis als Kanalersatz gegeben. Ein Ersatz, der besser war als die gegenwärtig gewohnten.

Trotzdem scheint es heute unerklärlich, daß der seit dem Jahre 1804 im Betrieb gestandene, 62 *km* lange Wiener-Neustädter Kanal, der allerdings seit der Eröffnung der Wien-Gloggnitzer Bahn seine ursprüngliche Bedeutung verloren hatte, gerade, als man auch in Österreich den Wert schiffbarer Wasserstraßen zu schätzen und die Ausführung des Donau-Oderkanals ernstlich in Erwägung zu ziehen begann, dem Baue einer Eisenbahn, der Wien-Aspangbahn, zum Opfer fallen mußte.



Es ist das weniger bedauerlich, weil er den ersten Teil des geplanten Kanals zwischen Wien und Triest zu bilden bestimmt war, wohl aber weil er durch Verbreiterung und Vertiefung zu einer wertvollen Stichkanalverbindung der Donau und Wiens mit dem an Wichtigkeit zunehmenden Industriegebiete Wiener-Neustadt hätte ausgestaltet werden können.

Daß die Anlage der Donaukanallinie der Stadtbahn im Gegensatze zu dem ganz vorzüglich durchdachten Plane Professor Rudolf Winklers aus dem Jahre 1873, das ungefähr die nun in Aussicht genommenen Radiallinien der Unterpflasterbahnen, abseits des Wienflusses und Donaukanals, wohl aber ebenfalls dessen Unterfahrung vorgesehen hatte, diesen für immerwährende Zeiten vom Stadtzentrum trennt und vollständig brach legt, ist leider kaum wieder gut zu machen. Eine verfehlte Schleusenanlage in Nußdorf, die bis zu einer, allerdings nur mit bedeutenden Kosten möglichen durchgreifenden Umgestaltung den direkten Verkehr der Schiffe von der oberen Donau in den Donaukanal unmöglich macht, ist nicht weniger bedauerlich, als daß man den, von der Einmündung der Unratkanäle befreiten Wienfluß eingedeckt, anstatt ihn mindestens bis zum Naschmarkt, für die Zufuhr

Digitized by Google

von Obst- und Gemüsekähnen schiffbar gemacht hat. Durch diese Kanalsperre ist auch der Fischmarkt mittels Schiffes von der oberen Donau aus unerreichbar. Der Obstmarkt am Schanzl, wo man — wo sind die schönen Zeiten — herrliches Obst aus der Wachau und von Oberösterreich zu billigsten Preisen bei den Obstkähnen, so wie es in Berlin der Fall ist, kaufen konnte, mußte aufgelassen werden. Anderswo nützt man schon vorhandene Wasserläufe besser als bei uns. Kaum wieder gut zu machende Versäumnisse.

Leider wird durch den Schleußenabschluß bei Nußdorf und durch die Donaukanallinie auch jeder Personenschiffsverkehr dauernd behindert.

Gelegentlich des im Juni vorigen Jahres zu Wien abgehaltenen Wasserstraßentages, hat unser hochverehrter Herr Präsident, dessen glänzende Arbeit: „Wechselbeziehungen zwischen Eisenbahnen und Schiffahrt" den Klubmitgliedern aus der Klubzeitung bekannt ist, einen besonderen Triumph gefeiert, da er widerspruchslos von Schiffahrtsabgaben zur Deckung der dem Staat erwachsenden Kapitallasten sprechen durfte, während die Kanalfreunde bisher, womöglich auch die künstlichen Wasserstraßen, vollständig abgabenfrei benutzt wissen wollten.

Daß jede natürliche Wasserstraße, bei Abgabenfreiheit, insbesonders stromabwärts, konkurrenzlos billig ist und die Nichteinhebung von Gebühren für die Verzinsung und Tilgung des für die Herstellung künstlicher Wasserstraßen verausgabten Kapitales, sowie für deren Erhaltungskosten, diese den natürlichen Wasserstraßen vollständig gleichstellen würde, ist ebenso verständlich, als daß jede Tariferhöhung der Eisenbahnen das Mißverhältnis der Beförderungskosten erheblich zu Ungunsten der letzteren verschieben muß.

Daher wäre es kaum gerechtfertigt, bei dem andauernden Gebarungsabgang der Staatsbahnen auf die Einhebung entsprechend hoher Kanalgebühren zu verzichten. Denn während die Eisenbahnen mehr oder weniger allen Steuerträgern Dienste leisten, ist das bei den nur auf Flußgebiete beschränkten Wasserstraßen gewiß nicht der Fall. Im Gegenteile würde mit Ausnahme Wiens, dessen Mehrbelastung bei seiner hervorragenden Steuerleistung aus dem Baue künstlicher Wasserstraßen, durch verbilligte Zufuhren, vorausgesetzt, daß diese Verbilligung den Verbrauchern überhaupt noch fühlbar würde, halbwegs einen Ausgleich fände, die große Mehrheit der Steuerträger Österreichs ebensowenig, wie seinerzeit vom Baue der kostspieligen Alpenbahnen, positiven Gewinn erzielen.

In erster Linie würde der künstliche Wasserweg nur der zwischenstaatlichen Durchfuhr und einer beschränkten Zahl heimischer Großverfrächter dienen.

Nur wenige der hier Anwesenden werden die außerordentliche Annehmlichkeit persönlich empfunden haben und verstehen, wie prächtig es für Sommerfrischler war, morgens bei schönem Wetter, aus der Umgebung Wiens mittels Schiffs unmittelbar zum Stadtinneren kommen zu können. Für uns, die wir aus Klosterneuburg oder Weidling Kritzendorf, Langenzersdorf usw. diese Fahrten noch machen durften, gehören sie zu den angenehmsten Erinnerungen. Trotz der Unterwegsaufenthalte in Kahlenbergerdorf und Nußdorf nahm diese Fahrt nicht längere Zeit in Anspruch, als jene mittels der Franz Josefbahn und dem Schnellfahrer zum Stephansplatz.

Für die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die verhältnismäßig niedere Preise für diese Fahrten einhob, mag bei einem verregneten Sommer das finanzielle Ergebnis dieser Fahrten ein mäßiges gewesen sein, was aber nicht hinderte, daß sie bis zum Einbaue der Nußdorfer Schleuse aufrecht erhalten wurden. Die mit dem „Lokalschiff" kombinierten Ausflüge auf den Kahlenberg, für die auch gegenwärtig eigentlich kein Hindernis bestünde, wenn die Dampfschiffhaltestelle unterhalb der Schleuse verlegt würde, waren sehr beliebt.

Dann kam der Schleusenbau und die Stadtbahn! Der richtige moderne Ersatz! Wasserstraßenersatz! Rauch, Ruß und Geruch, anstatt der frischen Luft auf dem Wasser! Obwohl die Dampfschiffhaltestellen Brigittabrücke, Augartenbrücke (Schottenring) und Ferdinandsbrücke beibehalten worden waren und man nun in der halben Zeit ins Stadtinnere gelangte, trauerte jedermann um diese Dampferfahrten.

Die schwere Schädigung Wiens durch den vollständigen Abschluß des oberen Teiles des Donaukanals, aber auch zahlreicher an der großen Donau gelegener Ortschaften, durch die Wegregulierung der Donau, die die Benutzung des einzigen brauchbaren Wasserweges sehr erschwert, wenn nicht vollständig verhindert, mag das Gute haben, daß man bei der Ausführung der geplanten Wasserstraßen mit doppelter Vor- und Voraussicht alle Vorkehrungen treffen wird, daß Wien nicht neuerdings abseits der ersehnten, billigen Wasserstraße liegen bleibe. Ungarn strebt bekanntlich die Einmündung des Donau-Oderkanals in Theben an! **(Fortsetzung folgt.)**

SCHIFFAHRT.

Die Donau als Großschiffahrtsstraße*). Gegen die Beurteilung, die die Leistungsfähigkeit der Donau als Großschiffahrtsstraße, sowie Möglichkeit und Zweckmäßigkeit ihrer Verbesserung zur Zeit in Bayern finden, richtet sich ein von dem Baudirektor Reich der niederösterreichischen Donau-Regulierungskommission in Wien in der Zeitschrift „Die Wasserwirtschaft" jüngst erschienener Artikel. Baudirektor Reich geht davon aus, daß in der Begründung zum bayerischen Gesetzentwurf betreffend den Plan zur Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau gesagt wird: „Es kann nicht damit gerechnet werden, daß die Donau auf österreichischem und ungarischem Staatsgebiete schon in naher Zukunft so ausgebaut wird, daß auch bei Niederwasser die für das vollbelastete 1200-Tonnenschiff erforderliche Wassertiefe (von mindestens 2·5 *m*) vorhanden ist. Dagegen scheint der Ausbau auf eine Wassertiefe von 2 *m* unter Niederwasser erreichbar zu sein. Es hätte daher keinen Wert, die bayerische Donau von vorneherein auf 2·5 *m* Tiefe auszubauen. Es genügte auch hier zunächst eine Tiefe von 2 *m* unter Niederwasser anzustreben."

Demgegenüber nimmt Baudirektor Reich an, daß ein Schlepptyp von 1200 *t* eine kleinste Wassertiefe von 2·7 *m* erfordere, und kommt sodann bei seinen Untersuchungen über die Leistungsfähigkeit der Donau zu dem Ergebnis, daß eine Wassertiefe von 2·7 *m* unter Niederwasser bei Einhaltung der erforderlichen Fahrwasserbreiten zumindest für die Donau zwischen Regensburg und etwa Wien nicht wird erreicht werden können, es sei denn, daß man den wohl nicht ernst zu nehmenden Plan ins Auge fassen wollte, die gesamte Donaustrecke oberhalb Wien zu kanalisieren. Auch werde mit Rücksicht auf die Natur der bayerischen Donau eine Niederwassertiefe von 2 *m* wohl nicht nur für „zunächst", sondern voraussichtlich für alle Zukunft das Höchste des Erreichbaren darstellen, wobei dann Schiffe mit 600 bis 700 *t* Ladung verkehren könnten. Mit der Feststellung der tatsächlich obwaltenden Verhältnisse möchte Baudirektor Reich vor unerfüllbaren Hoffnungen warnen und er hält es für dringend erforderlich,

---

*) Diese Ausführungen der „Münchner Neuesten Nachrichten" vom 14. Oktober 1917 sind so beachtenswert, daß wir sie im Wortlaute wiedergeben. Die Schriftltg.

Digitized by Google

daß Wasserbau-Ingenieure, Nautiker, Schiffsbauer und Schiffahrttreibende der Donauuferstaaten baldmöglichst zu einer gemeinsamen Beratung zusammentreten, um alle diese Fragen zu einem abschließenden Urteil zu bringen, um einen von Unterschätzungen und irrtümlichen Voraussetzungen freien Plan herstellen zu können.

Wenn nun auch die von Baudirektor Reich als notwendig ausgenommene Wassertiefe mit 2·7 *m* überreich bemessen ist, so bleibt dennoch die auf Tatsachen gestützte Mahnung, bei der geplanten Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau und bei der hievon abhängigen Beurteilung der zukünftigen Verkehrsbedeutung der Rhein-Donauwasserstraße die natürliche Beschaffenheit der Donau nicht außer acht zu lassen, mit vollem Recht bestehen. Es ist da von Interesse, auf die Schlußbemerkung in der jüngst vom Bayerischen Kanalverein veröffentlichten und von seinem Geschäftsführer Steller verfaßten „Gedenkschrift zum 25jährigen Bestehen des bayerischen Kanalvereins" hinzuweisen. Dort ist das Vorgehen des Ministerium des Innern hinsichtlich des Ausbaues der Main-Donauwasserstraße für die Großschiffahrt näher erläutert und unter anderem angegeben, daß das Ministerium des Innern eingehende Untersuchungen über die Leistungsfähigkeit der Donauwasserstraße sowie über die Möglichkeit und die Kosten ihrer Verbesserung angeordnet habe. Namentlich sollten auch Studien und praktische Versuche darüber angestellt werden, welche Wassertiefe in der für die Schiffahrt nötigen Breite durch eine Regulierung des Niederwasserbettes der Donau geschaffen werden könnte. Dabei war die Anschauung maßgebend, daß erst dann ein sicherer Boden für die Verhandlungen mit Österreich gewonnen wäre und daß erst dann auch Aussicht auf einen günstigen Abschluß dieser Verhandlungen bestünde. Ebenso sollte nach der Absicht des Ministeriums des Innern unter allen Umständen und so rasch als möglich daran gegangen werden, die Schiffahrtsrinne der Donau in den Flußstrecken mit beweglicher Sohle zwischen Kelheim und der Reichsgrenze so weit zu verbessern, wie dies nach Wassermenge und Gefälle, sowie mit Rücksicht auf die Bewegung der Geschiebe möglich sei. Ferner sei in der Fahrrinne im Kachlet zwischen Hofkirchen und Passau mit einer felsigen Sohle eine um 10 *cm* größere Tiefe für das gewöhnliche Niederwasser herzustellen, als sie sich zwischen Regensburg und Hofkirchen auf einer Flußstrecke mit beweglicher Sohle erreichen ließe.

VERSCHIEDENES.

Versorgung der Eisenbahner durch eigene landwirtschaftliche Betriebe. Die preußische Eisenbahnverwaltung ist seit Eintritt der Lebensmittelknappheit in jeder Weise bemüht gewesen, die Ernährung der Bediensteten, in erster Linie der Fahrmannschaften, zu erleichtern. Aber die Fürsorge für die Ernährung der Eisenbahnbediensteten muß sich über das Kriegsende hinaus auch auf die Friedenszeit erstrecken, ganz besonders, wo Angestellte in großer Anzahl zusammenwohnen. Um in solchen Orten eine dauernde Erleichterung der Ernährung herbeizuführen, sind bereits seit einiger Zeit die sich über das ganze Reich erstreckenden Eisenbahnvereine dazu übergegangen, Ländereien zu pachten, um die dort gewonnenen Erzeugnisse an ihre Mitglieder zu billigen Preisen abzugeben. Die hiebei gemachten Erfahrungen haben in den beteiligten Kreisen den Wunsch entstehen lassen, diesen Weg der Selbstversorgung durch eigene Erzeugung in großzügiger Weise auszubauen. Im preußischen Abgeordnetenhaus ist angeregt worden, alle Eisenbahnbediensteten zu diesem Zweck zu Produktivgenossenschaften zusammenzuschließen, die gemeinsam mit der Verwaltung größere Güter in Pacht nehmen und von tüchtigen Landwirten bewirtschaften lassen. Dabei soll das erforderliche Betriebskapital zur Hälfte von der Verwaltung, zur anderen Hälfte von den Angestellten durch Ratenzahlungen aufgebracht werden. Man rechnet damit, daß bei guter Bewirtschaftung der Güter die Eisenbahnproduktivgenossenschaften ihren Mitgliedern große wirtschaftliche Vorteile gewähren können. Die Anregungen werden zurzeit von der Verwaltung einer eingehenden Prüfung unterzogen.

Eisenbahn Lemberg — Bełzec (Tomaszow). In der am 8. April 1918 unter dem Vorsitze des Herrn Ladislaus Freiherrn von Dirsztay abgehaltenen XXXIV. ordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre der Eisenbahn Lemberg—Bełzec (Tomaszow) wurde beschlossen, von dem Gewinne des Jahres 1917 von K 373.393·98, nach Bestreitung des Tilgungserfordernisses für die Aktien, eine Dividende von 5%, das ist K 20 für jede Prioritätsaktie und eine Dividende von 3½% das ist K 13 für jede Stammaktie ab 1. Juli 1918 auszubezahlen und den Betrag von K 1953·98 auf neue Rechnung vorzutragen.

Zu Mitgliedern des Überprüfungsausschusses wurden Alfred Mickerts und Jacques Schwarz, zu Ersatzmännern Gustav Bellak und Adolf Mauthner ge-

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1918.

Verwaltung	Monat	Befördert wurden: Personen	+ — gegen 1917	Güter t	+ — gegen 1917	Eingenommen wurde für: Personen und Gepack	+ — gegen 1917	Güter	+ — gegen 1917	Zusammen	+ — gegen 1917
Aussig-Teplitzer E.											
Altes Netz .	Juni	559.974	+ 73.048	606.151	— 29.558	—	—	—	—	1,653.093	+ 609.676
Neues Netz .		315.859	+ 37.508	35.987	— 28.181	—	—	—	—	498.929	+ 117.055
Zusammen .		875.833	+110.556	642.138	— 57.739	—	—	—	—	2,152.022	+ 726.731
Buschtěhrader Eisenbahn .	Juni	678.948	+127.281	547.098	— 77.627	1,202.687	+ 466.811	1,621.372	+ 266.489	2,824.059	+ 753.300
Südbahn . .	Mai	—	—	—	—	12,060.000	+7,531.000	13,750.000	+2,740.000	25,810.000	+10,271.000
K. k. österr. Staatsbahnen	Mai	—	—	—	—	37,051.000	+7,972.269	70,989.600	+14,821.953	108,040.600	+22,794.222
Kaschau-Oderberger Eisenbahn, österr. Netz . . .	Mai	256.171	—	365.046	—	462.239	—	1,577.910	—	2,040.149	+ 858.058

Digitized by Google

wählt. Die planmäßig ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates N. Messing und Otto von Seybel wurden wiedergewählt.

Der Verwaltungsrat hat Ladislaus Freiherr von Dirsztay zum Präsidenten und Otto Freiherr von Czedik zum Vizepräsidenten wiedergewählt. In den Vollzugsausschuß wurden Ladislaus Freiherr von Dirsztay (Obmann), Otto Freiherr von Czedik und Exzellenz Dr. Heinrich Freiherr von Roza neuerlich berufen.

BUCHANZEIGEN.

Österreichisches Kursbuch. Die soeben erschienene neue Sonderausgabe (Juni 1918) enthält die Fahrpläne der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen sowie aller im Betriebe stehenden Linien der k. k. Heeresbahnen. Diese Sonderausgabe samt Nachtrag ist erhältlich in allen Buchhandlungen, Tabaktrafiken, Zeitungsverschleißen usw. oder beim Verlage der Waldheim-Eberle A.-G., Wien VII, Andreasgasse 17, gegen Voreinsendung K 6·60 (einschließlich portofreier Zusendung).

Max Maria von Weber. Ein Lebensbild des Dichter-Ingenieurs mit Auszügen aus seinen Werken von Dipl.-Ing. Carl Weihe, Frankfurt a. M. Mit 2 Bildern. Selbstverlag des Vereins deutscher Ingenieure. Im Buchhandel zu beziehen durch die Verlagsbuchhandlung von Julius Springer, Berlin W 9. — Preis broschiert Mk. 2·40, für Mitglieder des V. D. I. Mk. 1·20.

Neben Max Eyth als Dichter-Ingenieur steht ebenbürtig Max Maria von Weber, der Sohn des großen Tondichters. Wie Eyth hat Weber als Eisenbahn-Ingenieur es verstanden, aus seiner erfolgreichen Berufsarbeit den Stoff für seine Muse zu ziehen, Arbeit und Kunst, Technik und Poesie zu vereinigen, die Welt der technischen Arbeit im kunstvollen Gewande der Dichtkunst darzustellen. Von hoher Wärme und Begeisterung für die Technik, für das technische Schaffen und für den technisch Schaffenden durchsetzt, zeigen uns seine Werke, vor allem das prächtige Buch: „Aus der Welt der Arbeit", daß er aus dem Vollen der eigenen Erfahrung in technischer Arbeit geschöpft hat. Von besonderer Bedeutung aber ist es, daß durch alle Schriften Webers das Bemühen geht, den Techniker auf seinem vergessenen Posten im Staatsgetriebe aufzurütteln und ihm und den übrigen Menschen zu zeigen, wie unbedingt notwendig seine Mitwirkung an der Leitung unseres Staats- und Wirtschaftslebens ist.

Ein bisher ungedruckter Aufsatz Webers und eine Aufstellung aller Weberschen Schriften nebst kurzer Inhaltsangabe vervollständigen das Buch, das jedem Techniker willkommen sein wird.

Die neuen Grenzen Rumäniens, wie sie nach dem Frieden von Bukarest festgesetzt wurden, sind bereits auf G. Freytags Karte von Rumänien mit den neuen Grenzen 1:1 Mill., Preis mit Porto K 2·10 = Mk. 1·60 (gegen vorherige Einsendung des Betrages von jeder Buchhandlung, wie auch vom Verlage G. Freytag & Berndt, Wien VII, Schottenfeldgasse 62, erhältlich), eingetragen. Da das 70:90 *cm* große, in vielfachem Farbendruck ausgeführte schöne Blatt auch die alten Grenzen zeigt und außerdem ganz Bessarabien enthält, so gibt es über den derzeitigen wie über den früheren Stand der Dinge Aufschluß. Wir empfehlen unseren Lesern dieses sehr übersichtliche und reich beschriftete Blatt.

KLUBNACHRICHTEN.

Zur gefälligen Kenntnis.

Trotz wiederholter, dringender Ersuchen wird das Abonnement der „Neuen Freien Presse" und des „Neuen Wiener Tagblatt" zu ermäßigtem Preise bei unserem Klubsekretariate von zahlreichen Klubmitgliedern nicht rechtzeitig, d. i. bis zum 28. des Vormonates erneuert.

Um verspäteten Abonnenten den ermäßigten Bezugpreis dennoch zu erwirken, wurden bis nun solche Bestellungen auch nach obigem Termine durchgeführt. Dies erfordert die täglich mehrmalige Absendung eines Boten an die betreffende Zeitungsadministration, wofür jedoch gegenwärtig kein Personale vorhanden ist.

Nachdem auch auf diesem Gebiete Ordnung geschaffen und erhalten werden muß, werden von nun ab Bestellungen auf vorangeführte Zeitungen, welche nach dem 28. jeden Monates einlaufen, für den nächsten Monat **ausnahmslos nicht mehr angenommen.** Per Post einlaufende Geldbeträge für diesen Zweck werden zur Verfügung des Absenders erliegen. Es wird gebeten, von der Anforderung, solche verspätete Bestellungen entgegenzunehmen, abzusehen.

*

Neue Begünstigungen.

Im Klubsekretariate erliegen zwei Permanenzkarten zum Besuche des Kaisergartens. Diese sind zum täglich einmaligen Eintritt gültig und berechtigen auch zum unentgeltlichen Besuche der Ersatzmittelausstellung. Benutzungsgebühr pro Person und Tag 25 Heller. Die Karten müssen bis Mittag des dem Besuchstage folgenden Tages im Klubsekretariate rückgestellt sein, sonst muß die Gebühr für jeden folgenden Tag bis zur Rückstellung bezahlt werden.

Das Benefizienkomitee.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 993—VI—18
6 am 6. Juli 1918.

Betreff: Lebensmittelverkehr in die Kurorte und Sommerfrischen.

Die amtliche Verlautbarung, wonach für Lebensmittel, die als Expreßgut auf Grund einer Generaltransportbescheinigung der für den Sommeraufenthaltsort zuständigen politischen Bezirksbehörde in die Kurorte und Sommerfrischen nachgesendet werden, statt der Expreßgutgebühr die Gepäckfracht berechnet wird, ist nunmehr im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt erschienen.

Die Ermäßigung gilt für den Bereich der k. k. österr. Staatsbahnen und der österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft.

Zur Erleichterung der Aufgabe der vollen Behälter und der Abholung der leeren Behälter hat die Firma C. H. Hirsch & Co., Sammelstellen errichtet, in denen die Sendungen übergeben und die rückgelangten Behälter abgeholt werden können.

Außer in den Lokalen dieser Firma (I, Rudolfsplatz 8, VII, Apollogasse 1 und XX, Leipzigerstraße 33) befinden sich solche Sammelstellen in den meisten Wiener Filialen der Firma Brüder Kunz.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Infolge durch das Hochwasser eingetretener Betriebserschwernisse wird in Mauthausen und in Krems bis auf weiteres nicht gelandet.

Wien, am 9. Juli 1918.

Personenverkehr.

Verkehrsaufnahme im Eil-, Post- und Lokalschiffverkehre.

Die infolge Hochwassers vorübergehend eingestellten Personenverkehre werden wie folgt wieder aufgenommen:

a) die Postschiffahrten von Wien nach Linz am 9. d. M. abends 10 Uhr;

b) der Post- und Lokalschiffverkehr auf der Strecke Passau—Linz,
ferner der Eilschiffverkehr auf der Strecke Linz—Wien,
die Postschiffahrten von Linz nach Wien und
der Lokalschiffverkehr auf der Strecke Grein—Melk—Krems—Hollenburg mit 10. d. M.

Im Postschiffverkehre Wien—Budapest und im Lokalschiffverkehre Wien—Pozsony (Preßburg) wird infolge Überflutung bis auf weiteres an folgenden Stationen noch nicht gelandet: Fischamend, Orth, Wildungsmauer, Deutsch-Altenburg und Hainburg.

Wien, am 9. Juli 1918.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 15. Wien, den 1. September 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Verminderung der Zahl der Wagenklassen? Studie von Emil Rank. — Österreich und die erste schweizerische Eisenbahn. Von Hofrat Dipl. Ing. Alfred Birk (Prag). — Kanaltransportersatz. Vortrag, gehalten von k. k. Regierungsrat Leopold R. v. Stockert im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten am 19. Februar 1918. (Fortsetzung folgt.) — Hofrat v. Khittel †. — Schiffahrt: Gemeinsamer deutsch-österreichischer Arbeitsausschuß für eine Elbe—Oder—Donau-Verbindung. Die Donau als Großschiffahrtsstraße. (Schluß.) — Verschiedenes: Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Auszeichnungen von Angehörigen der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Eisenbahn Wien-Aspang. Tariferhöhungen in Österreich-Ungarn. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1918. Triebwagenzüge. Ernährungsfürsorge der Staatseisenbahnverwaltung. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Verminderung der Zahl der Wagenklassen?

Studie von **Emil Rank.**

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß es wünschenswert wäre, die Zahl der Wagenklassen in den Personen führenden Zügen so viel als möglich einzuschränken, da sie unstreitig einen wesentlichen Einfluß nicht nur auf die Höhe des Anlagekapitales, sondern auch auf die Höhe der Betriebskosten ausübt. Obgleich nun der Unterschied in den Anschaffungskosten der verschiedenen Wagensorten in Anbetracht der kostspieligeren Ausstattung der Wagen I. und II. Klasse das Anlagekapital und damit die Erfordernisse für Verzinsung und Tilgung gewiß in bedeutendem Maße vergrößert, dürfte der Einfluß, den die jährlich wiederkehrenden Erhaltungs- und Betriebskosten auf die finanzielle Seite der Frage haben, doch von noch größerer Bedeutung sein.

Die Frage, ob und inwieweit es möglich wäre, die Zahl der Wagenklassen einzuschränken, erhält nun zur Zeit deshalb erhöhte Bedeutung, weil der unselige Krieg eine derartige Verwüstung in den Nationalvermögen angerichtet hat, daß in der hoffentlich bald kommenden Friedenszeit eine möglichst sparsame Wirtschaft auf allen Gebieten zu einem Gebot zwingender Notwendigkeit wird. Es dürfte sich daher auch eine Prüfung der vorliegenden Frage empfehlen.

Im nachfolgenden soll nun in der gebotenen Kürze untersucht werden, welche Hindernisse einer Verringerung der Zahl der Wagenklassen entgegenstehen und ob sich diese Hindernisse beseitigen ließen.

In einigen der Länder, die dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehören, bestehen nun noch die althergebrachten Wagenklassen I, II und III. In Deutschland hat sich hiezu fast überall noch die IV. Wagenklasse gesellt. Die Entstehung der letzteren ist wohl nur dem Bestreben zuzuschreiben, der minderbemittelten Bevölkerung die Möglichkeit zu bieten, ihre Reisen zu einem Fahrpreise vornehmen zu können, der ihren Einkommenverhältnissen besser entspricht, als der Fahrpreis III. Klasse. Diese vom sozialpolitischen Standpunkte aus sehr begreifliche Maßregel hat nun aber die Betriebführung gewiß noch weiter erschwert und verteuert. Denn es ist klar, daß eine Vermehrung der Zahl der Wagenklassen die Zusammensetzung der einzelnen Zugstände (Garnituren) und die Verteilung der Wagenreserven erheblich erschweren und die Gefahr vergrößern muß, an dem Wagensammelorte mehr Wagen unbenutzt stehen zu haben, als für den voraus schwer bestimmbaren wirklichen Bedarf erforderlich sind, während sie anderwärts fehlen. Es ist also eine Art Wagenverschwendung um so weniger zu vermeiden, als nicht nur auf die benötigte Wagenzahl, sondern innerhalb dieser auch auf das Vorhandensein einer genügenden Menge von Wagen der verschiedenen Klassen geachtet werden muß.

Das Ideal läge nun natürlich in der Führung einer einzigen Wagenklasse.

Im innerstädtischen Verkehr ist dieses Ideal auch insoferne erreicht, als die städtischen Straßenbahnen nur eine Klasse zu führen pflegen. Dagegen finden sich noch mehrfach städtische Hoch- und Untergrundbahnen, die zwei Wagenklassen führen. Als berechtigt oder besser: als notwendig kann diese Abweichung von der sonst üblichen Führung nur einer Wagenklasse wohl kaum angesehen werden, da es sich in allen Fällen nur um die Zurücklegung verhältnismäßig kurzer Strecken handelt und nicht einzusehen ist, warum bei Führung eines städtischen Verkehrsmittels über oder unter der Erde zwei Wagenklassen, bei Führung desselben in Straßenhöhe aber nur eine Wagenklasse notwendig sein soll. Diese Erwägung ließe wohl die Folgerung zu, daß auch im städtischen Nahverkehr der Hauptbahnen die Führung nur einer Wagenklasse genügen würde.

Anders liegt die Sache allerdings im Fernverkehr. Hier wird immer auf die großen Unterschiede in den Lebensgewohnheiten der verschiedenen Bevölkerungsklassen Rücksicht genommen werden müssen. Beispielsweise hat die hauptsächlich im Freien aufgewachsene und beschäftigte Landbevölkerung naturgemäß Gewohnheiten, die ein längeres Beisammensein mit ihnen für den verwöhnteren Teil der städtischen Bevölkerung zu einem schwer erträglichen macht. Es dürfte daher als feststehend angesehen werden können, daß im Fernverkehr eine Trennung der Reisenden mindestens in zwei Wagenklassen so lange als notwendig angesehen wird müssen, als der Stand der Gesittung dem derzeitigen entspricht. Abgesehen von den Unzuträglichkeiten, die ein längeres Beisammensein von Menschen, deren Erziehung und Gewohnheiten große Unterschiede aufweisen, mit sich bringt, wird eine Trennung in zwei Wagenklassen schon deshalb nicht zu vermeiden sein, weil bei Führung nur einer Wagenklasse die Fahrpreise höher gehalten werden müßten, als es die Zahlungsfähigkeit des weit überwiegenden Teiles der Reisenden zuläßt.

Es ist also zu untersuchen, welche Hindernisse einer Beschränkung auf zwei Wagenklassen entgegenstehen und ob

Digitized by Google

es möglich wäre, sie zu überwinden, wobei die Führung von Sonderwagen (Schlafwagen u. dgl.) nicht berührt werden soll.

Da drängt sich nun in erster Linie die Frage auf, welche Wagenklassen aufgelassen werden könnten. Bei jenen Eisenbahnen, die nur I., II. und III. Klasse führen, vereinfacht sich die Sache insofern, als es sich hier nur um die Frage handeln kann, ob sich die Auflassung der I. oder jene der II. Wagenklasse empfehlen würde. Dort, wo noch eine IV. Wagenklasse geführt wird, müßte, da eine Auflassung der III. Wagenklasse wohl nicht in Betracht kommen kann, noch untersucht werden, ob und unter welchen Voraussetzungen eine Einziehung der IV. Wagenklasse möglich wäre.

Es kann nun wohl keinem Zweifel unterliegen, daß zur Zeit einer Vereinigung der I. und II. Wagenklasse unüberwindliche Hindernisse gesellschaftlicher Art kaum mehr im Wege stehen dürften. Bei der schlechten Ausnutzung der Sitzplätze I. Klasse würde es nun nahe liegen, an die glatte Auflassung der I. Wagenklasse zu denken. Eine solche könnte aber, wenn dem wirklichen Verkehrsbedürfnis Rechnung getragen werden soll — und das ist ja vor allem notwendig — nur unter gleichzeitiger Umgestaltung der Einrichtung der Wagen II. Klasse erfolgen. Denn wenn auch bisher schon auf Nebenlinien und bei minder wichtigen Zügen auf die Führung der I. Wagenklasse verzichtet worden ist, so fand dies doch seine Begründung nur in dem Mangel eines Verkehrsbedürfnisses. Eine allgemeine Auflassung der I. Wagenklasse unter Beibehaltung der bisherigen Einrichtung der II. Wagenklasse wäre aber ein arger Rückschritt, der wichtige Verkehrsinteressen unbeachtet ließe. Das Fahren in der II. Wagenklasse, wie sie bisher fast überall besteht, wird bei stärkerer Besetzung des Abteiles und längerer Dauer direkt zu einer Qual, weil der Raum, der dem einzelnen Reisenden zugewiesen ist, nicht genügt. Wer jemals eine Nachtfahrt in einem vollbesetzten Abteil II. Klasse mitgemacht hat, wird zugeben, daß die drastische Äußerung eines Reisenden: „Für das Vieh ist beim Reisen besser gesorgt als für die Menschen", einen wahren Kern hat.

Bei Beurteilung der Sachlage ist eben einerseits zu bedenken, daß es sich bei den Reisenden II. Klasse zumeist um verwöhntere Menschen handelt, andererseits, daß in der neueren Zeit der Beruf vieler Leute zu immer zahlreicheren Reisen zwingt, die oft mehrere Nachtreisen hintereinander erfordern. In dieser Richtung hat sich eben gegen frühere ruhigere und behäbigere Zeiten viel geändert, so daß zur Zeit ein etwas bequemeres Reisen zu einem schwer abweisbaren Bedürfnis geworden ist.

Von diesem Standpunkte aus könnte also nur in Frage kommen, die II. Klasse hinsichtlich der Raumgewährung unter Verzicht auf prächtige Ausstattung so auszugestalten, wie es bisher bei der I. Wagenklasse der Fall war. Das würde wenigstens ein bequemes Sitzen gestatten, das, wenn für seitliche Kopfstützen gesorgt wird, auch für eine Nachtfahrt genügt. Der drohende Einnahmenausfall könnte durch eine kleine Erhöhung der Fahrpreise II. Klasse vermieden werden. Beispielsweise haben die Preußisch-hessischen Staatsbahnen in einem Jahre vor dem Krieg

in der I. Klasse 214
„ „ II. „ 2644

Millionen Personenkilometer ausgewiesen. Vom Gesamtverkehr beider Klassen entfielen also nur 7·5% auf die I. Klasse, was — abgesehen von anderen Hindernissen — die Sicherung der Einnahmen auf dem angedeuteten Wege erleichtern würde.

Eine solche Neuerung wäre auch keineswegs eine praktisch noch nicht erprobte. Vielmehr hat die englische Midlandbahn schon vor etwa 40 Jahren die II. Wagenklasse aufgelassen und danach nur I. und III. geführt.

Bei dem derzeitigen Stand der Sache können aber ungünstige Wirkungen nicht unbeachtet bleiben, die eine Vereinigung beider Klassen in der angedeuteten Weise mit sich bringen würde. Die eine ist durch die Verringerung der Zahl der verfügbaren Sitzplätze gegeben. Über die Wirkung dieses Umstandes hilft die Tatsache nicht hinweg, daß im gewählten Vergleichsjahre von den bewegten Plätzen, zum Beispiel bei der Preußisch-hessischen Gemeinschaft nur 25·99%, in Bayern (r. N.) nur 23·94% besetzt waren, denn der wirkliche Verkehr zeigt neben schwach besetzten auch voll besetzte Züge. Letztere kommen insbesondere zu Ostern, Pfingsten, Weihnachten, bei Beginn und am Ende der Schulferien häufig vor. Außerdem gibt es auch Stationsverbindungen, die stets starken Verkehr haben. In allen diesen Fällen würde also die gedachte Klassenverschmelzung eine Verstärkung der Zugstände (Garnituren) sicher zur Folge haben und es frägt sich, ob die Besserung der Ausnützung des bisher von der I. Klasse in Anspruch genommenen Raumes einen genügenden Ausgleich erhoffen läßt. Bei der bekanntlich recht schlechten durchschnittlichen Ausnutzung der bewegten Plätze I. Klasse wäre ja ein teilweiser Ausgleich gewiß zu erwarten. Ob aber dies im Vereine mit den sonstigen Vorteilen der Klassenverschmelzung genügt, die Nachteile der Mehrleistung aufzuwiegen, müßte Gegenstand besonderer Untersuchung sein. Möglicherweise gelingt es auch der Wagenbautechnik, eine bessere Ausnutzung des Wagenraumes zu erzielen.

Ein weiterer und vielleicht noch schwerer wiegender Übelstand, den eine Vereinigung der beiden Klassen in der gedachten Art mit sich bringen könnte, liegt auf dem Gebiete der Einnahmenerzielung. Es ist bekannt, daß die großen Unterschiede zwischen den Fahrpreisen der verschiedenen Wagenklassen zu einer starken Abwanderung von den höheren in die niedrigeren Wagenklassen geführt haben. Dies war insbesondere im Fernverkehr der Fall. In der Tat bildet auch die Geldersparnis, die hier im Wege der Wahl einer weniger bequemen Wagenklasse erzielbar ist, einen großen Anreiz.

Nun dürfte aber die Befürchtung, daß bei der gedachten Vereinigung der I. und II. Wagenklasse in eine A-Klasse, eine weitere Abwanderung in die III. (B-) Klasse stattfinden würde, kaum begründet sein, da die Unterschiede in der Bequemlichkeit der Fahrt doch recht bedeutend sein würden, etwa so, wie jetzt der Unterschied zwischen der Fahrt in I. und III. Klasse.

Erheblicher sind die Schwierigkeiten, die der Vereinigung der III. und IV. Wagenklasse entgegenstehen. Eine solche könnte wohl nur in der Weise erfolgen, daß die IV. Wagenklasse aufgelassen wird. Dem stehen aber große Bedenken entgegen. Der Verkehr der IV. Klasse ist nämlich, zum Teil wohl im Wege der Abwanderung von der III. Klasse, gewaltig gestiegen. So sind zum Beispiel im gewählten Vergleichsjahre nach den Angaben der Vereinsstatistik befördert worden bei der Preußisch-hessischen Gemeinschaft in der III. Wagenklasse rund 456 Millionen Personen, in der IV. Wagenklasse rund 470 Millionen Personen.

Aus den angeführten Ziffern ergibt sich nun zunächst die gewaltige sozialwirtschaftliche Bedeutung, die der Gewährung der niedrigen Fahrpreise IV. Klasse zukommt. Sie schließt die radikale Maßregel einer Beseitigung der IV. Wagenklasse ohne Ersatz von vorneherein aus.

Eine Beseitigung der IV. Wagenklasse könnte also nur dann in Frage kommen, wenn gleichzeitig eine Herabsetzung der Fahrpreise III. Klasse erfolgen würde. Eine Gleichstellung dieser Fahrpreise mit den derzeitigen Fahrpreisen IV. Klasse würde aber zu schwere Einnahmenausfälle im Gefolge haben. Im gewählten Vergleichsjahre würden sie zum Beispiel bei der Preußisch-hessischen Gemeinschaft (zu 0·63 Pfg. für das Personenkilometer) jährlich rund 68 Mill. Mark betragen haben.

Digitized by Google

Solche Geldverluste können aber, abgesehen von den später erwähnten Hindernissen und den Kosten der Durchführung solcher Vereinfachungsmaßnahmen in der nächsten Zukunft wohl kaum übernommen werden. Ein Ersatz könnte nur im Wege der Steigerung des Verkehres der III. Klasse insoferne erhofft werden, als diejenigen, die bisher schon in der III. Klasse fuhren, sich durch die Fahrpreisermäßigung veranlaßt sehen würden, häufiger zu fahren. Eine etwas magere Aussicht.

Es bliebe noch das Mittel einer entsprechenden Erhöhung der bisherigen Fahrpreise der IV. Wagenklasse. Um einen Einnahmenausfall zu vermeiden, müßte sie nach den vorgeführten Ziffern bei der Preußisch-hessischen Gemeinschaft etwa 0·31 Pfg. für das Personenkilometer betragen.

Ob eine derartige Fahrpreiserhöhung, die als Gegenleistung das bequemere Fahren in der III. Wagenklasse bieten würde, durchführbar wäre, können naturgemäß nur jene Stellen beurteilen, die den Verkehr genau kennen und über die nötigen ziffermäßigen Grundlagen verfügen.

Zum Schlusse muß noch eines wichtigen Umstandes gedacht werden, der die Durchführung einer Einschränkung der Zahl der Wagenklassen erheblich erschwert. Er liegt in der hiezu notwendigen Umgestaltung des Wagenparkes. Wenn die II. und IV. Wagenklasse fallen und künftighin nur Wagen I. und III. (oder besser A- und B-) Klasse geführt werden sollen, dann müßte natürlich ein Umbau der vorhandenen Wagen II. und IV. Klasse erfolgen, der gewaltige Mittel in Anspruch nehmen und aus naheliegenden Gründen auch nicht auf einmal durchführbar sein würde. Die Durchführung könnte nur nach und nach etwa in der Art erfolgen, daß sie strecken- und zugsweise vorgenommen wird. Bei der neuen A-Klasse ginge das wohl anstandslos. Bei der neuen B-Klasse (bisherigen III.) würden sich aber auch Schwierigkeiten tarifarischer Art zeigen.

Aus dem Angeführten ergibt sich wohl mit genügender Klarheit, daß einer nach und nach erfolgenden Vereinigung der I. und II. Wagenklasse in eine neue Klasse A unüberwindliche Schwierigkeiten nicht entgegenstehen würden, daß aber eine Verschmelzung der III. und IV. Wagenklasse in eine B-Klasse nur in einer ruhigen Zeit mit stetigen Wirtschaftsverhältnissen durchführbar wäre, in der die Reineinnahmen der Eisenbahnen einen guten Stand zeigen. Als Maßregel, die bezweckt und ermöglicht, die Betriebskosten gleich nach dem Frieden fühlbar herabzusetzen, kann aber die Vereinigung der Wagenklassen kaum in Frage kommen.

Österreich und die erste schweizerische Eisenbahn.

Von Hofrat Dipl. Ing. Alfred Birk (Prag).

Im vergangenen Sommer waren es siebzig Jahre, daß die erste schweizerische Eisenbahnstrecke Zürich-Baden dem Betriebe übergeben wurde. Auf ihre Schöpfung, ihren Bau und ihren Betrieb ist Österreich von Einfluß gewesen. Vermittler war Alois Negrelli, der Urheber des Suezkanalplanes. Schon als Oberingenieur des „kaufmännischen Direktoriums" in Zürich, das eine Reihe großer öffentlicher Bauten ausführte, hatte Negrelli auf die Bedeutung eines Verkehrsweges von Basel nach Zürich und weiterhin nach Oberitalien nachdrücklich aufmerksam gemacht und den Bau einer Dampfeisenbahn von Zürich nach Basel als Ausgangspunkt eines nationalen Eisenbahnnetzes für die Schweiz empfohlen. Als er im Jahre 1840 in den Dienst der Kaiser Ferdinands-Nordbahn trat, war er in Wien außerordentlich tätig, um die damaligen großen Bankhäuser Geymüller, Häuser, Rothschild zur Mitwirkung an seinem Plane zu gewinnen Unermüdlich arbeitet er an den Plänen und sucht die Baukosten zu verringern; kräftig tritt er den Bestrebungen Basels entgegen, dessen leitende Persönlichkeiten eine Bahn über Olten bevorzugten und hiefür englisches Geld zu erhalten suchten. Englische Gesellschaften stürmten damals — wie Negrelli an Escher in Zürich schreibt — auf dem Festlande umher, um Bahnen zu bauen!

Über Negrellis Anregung treten Escher, Ott-Imhof, Schulthess-Landolt, Pestalozzi und Schulthess-Rechberg zu einer Gesellschaft zusammen, welche die vorbereitenden Schritte einleiten soll. Negrelli wird die unbedingte Leitung der ganzen Unternehmung im Einvernehmen mit der Direktion übertragen; ihm bleibt das entscheidende Wort vorbehalten; es soll keine Überprüfung seiner Protokolle stattfinden; seiner Verwahrung gegen die damals beliebte Berufung englischer Techniker als Gutachter wird vollständig Rechnung getragen. Die persönliche finanzielle Seite tritt für Negrelli ganz in den Hintergrund, denn der im November 1845 abgeschlossene Vertrag sichert ihm eine jährliche Entschädigung von nur Franken 10.000 und das Versprechen der Erkenntlichkeit im baren oder in Aktien nach Vollendung des Baues. Die Gesellschaft legt besonderen Wert auf Negrellis Mitwirkung, von der nach ihrer Überzeugung der Erfolg abhängt, denn Negrellis Name, an dem sich die für jene Zeit großartigen Bahnbauten in Österreich knüpfen, ist ihr Gewähr für eine fachgemäße Lösung der vorliegenden Aufgabe. Die Zustimmung der österreichischen Regierung zur Übernahme der obersten Bauleitung durch Negrelli begegnet bürokratischen Bedenken; aber Metternich erfaßt die Sache vom politischen Standpunkte; er sieht in der geplanten schweizerischen Eisenbahnlinie den erhofften Ausgangspunkt rühriger Eisenbahntätigkeit in der Schweiz und darin das Mittel zu der ersehnten „Pacification der Republik". Ich habe in meinem Buche über Alois Negrelli*) die Verhandlungen, die schließlich durch die Entscheidung des Kaisers selbst zu Gunsten Negrellis endeten, näher dargestellt.

Am 21. Oktober 1845 tritt Negrelli seine erste Urlaubsreise nach der Schweiz an; sie bedeutet den Beginn des Baues. Die Aussteckung der Linie erfolgt von Zürich gegen Baden zu; die Entscheidung, ob die Bahn weiterhin links oder rechts des Rheines geführt werden soll, bleibt vorläufig in Schwebe; als Spurweite wird über Negrellis Vorschlag nicht die breite Spur der Eisenbahnen Badens (6 englische Fuß), sondern die Spurweite Stephensons (4′8″8‴ = 1·435 *m*) gewählt. Die Bahn erhält — ebenfalls über Negrellis Vorschlag — den Namen Schweizerische Nordbahn. Am 16. März 1846 findet die erste Generalversammlung statt, welche die sofortige Inangriffnahme des eigentlichen Baues beschließt. Alle Anordnungen und alle Arbeiten stehen im Zeichen des österreichischen Einflusses. Der Stellvertreter Negrellis Major Näff hat die österreichischen Bahnen eingehend studiert; die Erfahrungen bei den Staatsbahnen und bei der Nordbahn finden Verwertung; die Vergebung der Arbeiten erfolgt auf Grund öffentlicher Ausschreibungen nach Einheitspreisen, welches Verfahren sich in Österreich gut bewährt hat; nicht ohne Kämpfe erwirkt Negrelli die Anwendung der in Österreich eingeführten Wagen mit Drehgestellen, da man in der Schweiz ihrer Betriebssicherheit nicht recht vertraut; Lokomotiven und Wagen werden aus deutschen Werken bezogen, während die Schienen aus England kommen. Aus allen Ländern drängen sich Leute zum Bahnbaue; aber Negrelli

*) I. Band. 1799—1848. W. Braumüller, 1915.

Digitized by Google

hält strenge Musterung; er wählt nur Personen, auf die er vertrauen kann, er will nicht „Abenteuerer und Glücksritter".

Leider wenden sich die wirtschaftlichen Verhältnisse sehr bald zum Ungünstigen; auch der schweizerischen Nordbahn erwachsen große Schwierigkeiten; die österreichischen Aktionäre sind außerstande, die zweite Teilzahlung zu leisten, und nur Negrelis Bemühungen gelingt es, eine Katastrophe zu verhindern. Auch technische Schwierigkeiten treten ein; aber dennoch wird es möglich, am 6. Mai die erste Lokomotivfahrt zu unternehmen und drei Monate später die Bahn zu eröffnen. Negrelli kann an der Feier nicht teilnehmen. Direktor Escher berichtet ihm von der glänzenden Abwicklung des Programmes; aber von anderer Seite erhält Negrelli die ihn sehr verstimmende Nachricht, daß man „die Eisenbahningenieure und sonstige Eisenbahnbeamten bei der Tafel von den übrigen Gästen getrennt, sie am Katzentischerl mit niedrigen Preisen traktiert und auch keine Unternehmer geladen habe". Er wendet sich in einem Schreiben an Escher sehr scharf gegen die Zurücksetzung jener Kräfte, deren die Gesellschaft doch nicht zu ihrem Gedeihen entbehren kann, und verweist darauf, daß bei der Eröffnung der Eisenbahn von Neustadt nach Oedenburg der Erbauer Schönerer und seine Ingenieure begeistert gefeiert wurden. Bald danach führten die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse der Schweiz zu einer vorläufigen Einstellung der Bahnbauten, doch blieb Negrelli in Fühlung mit seinen Schweizer Freunden.

Kanaltransportersatz.

Vortrag, gehalten von k. k. Regierungsrat Leopold R. v. Stockert im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten am 19. Februar 1918.

(Fortsetzung zu Heft 14.)

Vollkommene Abgabenfreiheit herrscht übrigens auf der Donau längst nicht mehr, da Ungarn dort eine Transportsteuer einhebt. So angenehm die vollständige Abgabenfreiheit sämtlicher Wasserstraßen für die Verfrächter wäre, hätte sie für Österreich die Gefahr, daß das industriell stärkere Deutschland durch die Möglichkeit der Benutzung billiger innereuropäischer Wasserstraßen unsere Industrie auch dort im Wettkampfe erdrücken würde, wo es bisher infolge höherer Zufuhrskosten weniger wettbewerbfähig gewesen ist.

Aber nicht darüber wollte ich sprechen, auch nicht darüber, daß ein drittes Geleise der Nordbahn mit 28·4 Mill. *t* oder gar ein viertes mit 49 Mill. *t* Leistungsfähigkeit für den Güterverkehr wertvoller als der geplante Donau-Oderkanal mit 2·92 Mill. *t* bei Tag, und 4·68 Mill. *t* bei Tag- und Nachtverkehr, oder selbst einem nur von besonderen Optimisten angenommenen 10 Mill. *t*-Verkehre wäre, dessen Kosten 1910 für 600 *t* Schiffe mit 260 Mill. veranschlagt waren.

Die Kosten einer zweigeleisigen Doppelbahn Florisdorf-Oderberg waren 1908 von einem Kanalfreunde mit 167 Mill. und einschließlich der Fahrbetriebsmittel mit 262·8 Mill. Kronen veranschlagt worden.

Im September 1917 wurden die Baukosten der 253 *km* langen Strecke Süßenbrunn—Oderberg für ein drittes Geleise mit 191 Mill., für ein viertes Geleise mit 232 Mill. Kronen von berufenster Seite veranschlagt, doch dürfte auch dieser Betrag heute ebensowenig genügen als der laut Berichtes zum Wasserstraßengesetze vom 11. Juni 1901 mit nur 750 Mill. Kronen oder im Frühjahr 1917 mit 1·2 bis 1·3 Milliarden Kronen für den Bau der künstlichen Wasserstraßen veranschlagte.

Dabei ist die rasche Ausführungsmöglichkeit von Geleiseanlagen, von denen das dritte Geleise der Nordbahn teils vollendet, teils in Ausführung begriffen ist, bekannt. Hat man doch in Deutschland den Bau eines dritten und vierten Geleises auf der 275 *km* langen Strecke Hannover—Hamm—Dortmund—Essen—Duisburg während des Krieges begonnen und fast vollendet.

Daß es außerordentlich vorteilhaft gewesen wäre, wenn während des Krieges durchgehende und leistungsfähige Wasserstraßen zur Entlastung der Eisenbahnen schon vorhanden gewesen wären, dürfte heute wohl von niemand bestritten werden, wenn auch die Annahme, daß das Vorhandensein eines Großschiffahrtsweges zwischen Westdeutschland und den Balkanländern 300.000 Wagenladungen zu 12·5 *t*. das ist für die Verfrachtung von Gütern im Gewichte von 10 Mill. *t* freigemacht haben würde, ein wenig hoch gegriffen scheint.

Staatsminister Breitenbach hat bekanntlich in Deutschland angeordnet, daß nur für jene Massengüter Eisenbahnwagen beigestellt werden dürfen, die nicht auf Wasserstraßen befördert werden können. Nun hat eine preußische Handelskammer namens der von ihr vertretenen Wasserstationen, für die der Elbe- und Oderverkehr in Betracht kommt, darauf hingewiesen, daß durch diese Frachtgutbahnsperre Handel und Industrie schwer geschädigt wurden, da sich die Frachtkosten bei der Beförderung auf der Wasserstraße häufig bis nahezu 100% höher als bei der Beförderung auf der Eisenbahn stellten und dazu infolge Wassermangels, Hochwassers oder Eises die Dauer und Ungewißheit der Beförderung, die Disposition der Kaufleute und Fabrikanten außerordentlich schwierig gestaltet hätten.

Das läßt füglich darauf schließen, daß auch bei dem Vorhandensein der künstlichen Wasserstraßen in Österreich eine ziemlich bedeutende Frachtenmenge weiter auf der Bahn rollen wird, was der Entlastung der Kanäle, kaum aber deren Rentabilität dienlich sein würde. Daß die Absicht besteht, sie je eher auszuführen, ist sicher. Vorläufig wurden nur in Böhmen und Galizien vorbereitende Regulierungen durchgeführt, obwohl bei Verwendung der neuartigen Baggermaschinen, wie man bei den dortigen bisherigen Arbeiten sehen konnte, ein derart rascher Arbeitsfortgang erzielt wurde, daß die Kreditgewährung nicht nachkam und die Bauunternehmung sogar zur Verlangsamung der Kanalisierungsarbeiten eingeladen worden sein soll, zum Verdruß dieser, deren teuere maschinelle Einrichtungen nicht voll ausgenutzt werden konnten.

Angenommen, daß sofort nach Friedensschluß ernstlich mit den Kanalarbeiten begonnen wurde, dürfte die durchgehende Benutzung der Wasserstraßen doch kaum vor 1930 möglich sein. Sie träfe dann beiläufig mit der Hundertjahrfeier der feierlichen Eröffnung der ersten Eisenbahn auf dem Kontinent zusammen.

Vorerst wurde in Bayern die Verbreiterung und Vertiefung des Rhein-Main-Donaukanals für die Befahrung von 1200 *t*-Schiffen in Aussicht genommen, während bisher nur 126 *t*-Schiffe dort verkehren können und der Umbau für nur 200 *t*-Schiffe seinerzeit mit 36 Mill. Mark veranschlagt worden war. 5 Mill. Mark für die Projektionsverfassung, die binnen drei Jahren vollendet sein muß, wurden sofort gezeichnet und Aufbringung des Baukapitales von 650 Mill. Mark ist gesichert und die Rentabilität vorausgesetzt.

Insbesonders für das Industriegebiet der deutschen Rheinlande bedeutet der von der offenen See vollständig unabhängige über, Bayern nach den Balkanstaaten und dem Osten geführte Wasserweg außerordentlich viel, wird aber von den an der Elbe gelegenen Handelsstädten, insbesonders Hamburg und Mitteldeutschlands als Wettbewerbsweg der Elbe und Oder mit ihrem Anschluß an die künstlichen Wasserstraßen Österreichs, nicht eben freudig begrüßt.

Österreich selbst wäre an der Ausgestaltung der Donaustrecke Wien—Passau für die Befahrung mit 1200 *t*-Schiffen mit nur 35 Mill. Kronen beteiligt.

Digitized by Google

Übrigens beabsichtigt auch Ungarn eine Verbesserung des Schiffahrtsweges bis Budapest durch die Ausführung eines schiffbaren Kanals längs einzelner Donaustrecken für 3000 *t*-Schiffe zu erzielen. Gleichzeitig ist beabsichtigt, in Budapest große Umschlagplätze zu errichten, während die insbesonders längs der Strecke beim Eisernen Tor vorgesehenen Parallelkanäle zur Gewinnung außerordentlich mächtiger Wasserkräfte Verwendung finden sollen.

Nach der Kriegsbeendigung werden derart wichtige Wiederherstellungen und Nachschaffungen in größtem Stil notwendig sein, daß, wenigstens in Österreich, insoferne der Bau der Wasserstraßen nicht mit den vom Ackerbauministerium in Aussicht genommenen, mit Milliarden veranschlagten Meliorationen in Zusammenhang gebracht werden kann, vorerst mit den Kanalbauten nur dann sofort begonnen werden dürfte, wenn deren Finanzierung, ähnlich wie es bei der Regulierung der Sulinamündung oder gelegentlich des Baues der Gotthardbahn der Fall war, unter Zugeständnis von Tarifbegünstigungen an diese seitens der hauptinteressierten Staaten übernommen würde.

Bis zu ihrer Vollendung wird daher unbedingt nach einem billigen und möglichst vollwertigen Ersatz Umschau gehalten werden müssen. Dieser müßte die bisherigen Bahnbeförderungskosten ohne Schädigung der Eisenbahnen unterbieten, dabei möglichst entlasten und ihnen gestatten, die verteuerten Arbeitskräfte für andere, nicht durch maschinelle Einrichtungen durchführbare Leistungen verfügbar zu machen.

Für Österreich ist gegenwärtig die Donau die weitaus wichtigste Wasserverkehrsstraße, die bei ihrer Ausdehnung besonders für die Abwicklung des Ausfuhr- und Einfuhrverkehres mit den Balkanstaaten und dem Osten in Frage kommt. Ein vereinfachter Güterumschlag muß gesucht werden, um möglichst große Mengen billiger als bisher verfrachten zu können.

Dazu bedürfte es einer gleichmäßigen Beschleunigung des Umlaufes aller Fahrbetriebsmittel, sei es auf dem Wasser, auf Geleisen oder auf der Straße. So leicht und billig die Schüttung Massengutes, von dem in Deutschland vor Kriegsbeginn etwa 90% aller Güter, davon 80% schüttbaren zur Beförderung gelangten, in tiefer stehende Schiffe unter Benutzung von Eisenbahnwagen mit Selbstentladeeinrichtung möglich ist, so teuer ist im allgemeinen, wenn vom Gebrauche moderner Greiferkrane, die natürlich nur bei möglichst anhaltender Verwendung wirtschaftlich arbeiten, abgesehen wurde, die Schiffsentladung. Und besonders kostet das durch langsame Handentladung erzwungene Stillager der Schiffe mehr als man annimmt.

Nur eine vollständige Umwälzung der bisher für Massengüter üblichen Beförderungs- und Umladeeinrichtung könnte, insbesonders bei Umschlagsverkehren von der Eisenbahn auf das Schiff und auch von diesen beiden auf das Straßen-, das heißt Kraftfahrzeug entsprechender Bauart und Tragfähigkeit, Beschleunigung und Verbilligung bringen.

Die infolge steigenden Mangels an Arbeitskräften eingetretene Verlangsamung und Verteuerung von Umladungen, die nach der hoffentlich baldigen Rückkehr der zahlreichen für diesen Zweck gegenwärtig verhältnismäßig billig verfügbaren Kriegsgefangenen in ihre Heimat noch fühlbarer werden dürfte, muß durch personalsparende maschinelle Entladung verbessert werden. Aber auch die Verkehrsmittel müßten einer Massengüterverladung und Beförderung angepaßt werden. Die stückweise oder vielen Gütern unzuträgliche Schüttverladung, müßte durch eine andere Umladeart ersetzt werden.

Eine solche gäbe es!

Hofrat v. Littrow hat schon am 9. Februar 1912 in der Zeitschrift des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines (Nr. 6 und 7) über das Beförderungswesen mit aufgeladenen Fahrzeugen und Fahrzeugteilen außerordentlich lehrreiche Mitteilungen gemacht.

Die Beförderung auf Trajektkähnen, wie sie auf dem Bodensee erfolgt, ist längst bekannt. Verbreiteter ist allerdings die auf Dampffähren. Weniger kennt man bei uns die Beförderung ganzer Schiffe oder von Schiffsteilen auf Eisenbahnfahrzeugen, die für die Überwindung großer Höhenunterschiede bei künstlichen Wasserstraßen in Anwendung gebracht werden.

Die Beförderung von verladenen Fahrzeugteilen (Verladegefäßen) hält Littrow, wenn die Umladung mit elektrischer Kraft erfolgt, für wirtschaftlich und schätzt auch die Anlagekosten gering. Die Anlagen, die selbstverständlich der Schwere, der in der Regel zur Umladung kommenden Beförderungsgefäße, anzupassen sind, werden zu etwa 10% die Gefäßverladung zu belasten haben, da das betreffende Gut, z. B. bei Eisenbahnen in bedeckten Güterwagen hätte rollen müssen, deren Anschaffungskosten bedeutend höhere, als jene, der zur Kastenbeförderung geeigneten Plattformwagen sind.

Auch die Kosten der Krananlagen werden durch die Ersparnis von größeren Geleiseanlagen und Rampen für Handumladung bei Bahnen, durch Ersparnis von Kaianlagen bei Wasserstraßen oft völlig ausgeglichen.

Die Betriebskosten sind nach der Ansicht Littrows, da das Leergewicht bei Gefäßbeförderung nur durch einige Gefäßbodenversteifungen erhöht wird, kaum merklich höher als beim gewöhnlichen Verkehre und die Zeitersparnis sogar mitunter noch größer als beim Verkehre mit verladenem ganzen Fahrzeuge. (Fortsetzung folgt.)

Hofrat v. Khittel †.

Der vormalige vieljährige Staatsbahndirektor Hofrat J. Khittel Edl. v. Westhort ist am 16. d. in Baden bei Wien verschieden. Er war einer der bekanntesten Oberbeamten der Staatsbahnen. Namentlich erfreute er sich der Gunst des Kaisers Franz Josef, der, so oft er nach Ischl fuhr oder von Ischl kam, es nie unterließ, Hofrat Khittel in ein längeres Gespräch zu ziehen. Geboren im Jahre 1845, machte Hofrat Edler v. Khittel, der in der Theresianischen Militärakademie zu Wiener-Neustadt seine Ausbildung genossen hatte, als Berufsoffizier die Feldzüge der Jahre 1864 und 1866 mit. Im Jahre 1873 trat er in den Eisenbahndienst über, in welchem er im Jahre 1896 zum Staatsbahndirektor in Wien und bald darauf zum Hofrat ernannt wurde. Im Jahre 1902 wurde er mit dem Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens ausgezeichnet und im Jahre 1908 in die vierte Rangsklasse der Staatsbeamten eingereiht. Nachdem er auf eine lange an Erfolgen reiche Laufbahn zurückblickend, im Jahre 1910 unter Verleihung des Adelstandes aus dem Dienst geschieden war, widmete er seine Arbeits- und Schaffungslust einer Reihe angesehener in- und ausländischer Aktiengesellschaften. Mit ihm ist ein Mann von vorbildlicher Güte und Liebenswürdigkeit dahingegangen, gleich beliebt bei seinen ehemaligen Untergebenen wie im Kreise seiner vielen Freunde. Der Klub betrauert in ihm ein treues, vieljähriges Mitglied, dem er reiche Förderung verdankte; er wird ihm stets ein treues Angedenken bewahren.

SCHIFFAHRT.

Gemeinsamer deutsch-österreichischer Arbeitsausschuß für eine Elbe—Oder—Donau-Verbindung. Am 22. Juli hat in Dresden in der dortigen Handelskammer unter dem Vorsitze des Regierungsrates Dr. Demuth, I. Sekretärs der Handels- und Gewerbekammer in Reichen-

Digitized by Google

berg, der die Geschäftsleitung übertragen ist, eine Beratung des Gemeinsamen deutsch-österreichischen Arbeitsausschusses für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe—Oder—Donau stattgefunden.

Nachdem seitens der Geschäftsführer der diesem Gemeinsamen Arbeitsausschusse angehörenden Zweckverbände in Dresden, Breslau und Reichenberg Berichte über die Tätigkeit dieser Verbände im letzten Jahre erstattet worden waren, erfolgte eine fesselnde Aussprache über die Stellung der in Betracht kommenden Staatsregierungen zu dem Elbe—Oder—Donau-Kanalplane, der, soweit es sich um die Verbindung der Oder mit der Donau handelt, bereits vollständig ausführungsreif vorliegt. Auch für die Herstellung des Schiffahrtskanals von Prerau bis Pardubitz im Anschluß an den Donau—Oder-Kanal sind weitgehende Vorarbeiten bereits geleistet worden. Aus dieser Aussprache ging hervor, daß seitens der preußischen und sächsischen Regierung dieser Schiffahrtsverbindung ein lebhaftes Interesse entgegengebracht wird, und daß insbesondere im preußischen Kriegsministerium die außerordentliche strategische und militärische Bedeutung einer Verbindung der Donau auf dem Wege der Oder und der Elbe mit dem deutschen Kanalnetze voll erkannt wird. Leider konnte ein gleiches Interesse der österreichischen Regierung an dieser wirtschaftlich und militärisch gleich wichtigen Frage nicht festgestellt werden. Auf Grund eines von dem Direktor der k. k. Schiffsbautechnischen Versuchsanstalt in Wien, Dr. Ing. Gebers, verfaßten außerordentlich gründlichen und sachkundigen Berichtes über die Abmessungen, die den zum Verkehr auf diesen Wasserstraßen bestimmten Fahrzeugen gegeben werden sollen, einigte man sich über Vorschlag des Hofrates v. Schneller (Wien) dahin, folgende Abmessungen als zureichend anzuerkennen:

1. Größte Tauchtiefe 1·80 *m*, 2. größte Breite, ausschließlich Scheuerleisten 9 *m*, 3. größte Länge, ausschließlich Steuer 67 *m*, 4. größte Höhe der Überbauten bei Leertauchung 3·80 *m* über Wasserspiegel. Um auch Schiffen größerer Länge und Tauchtiefe ausnahmeweise die Durchfahrt durch die Verbindungskanäle zu ermöglichen, wird es als erwünscht bezeichnet, daß die Abmessungen der letzteren — vor allem diejenigen ihrer Schleusen — so gewählt werden, daß auch Boote bis zu 80 *m* Länge und mit einer Tauchtiefe bis zu 2 *m* (bei unveränderter Breite von 9 *m*) verkehren können.

Sodann wurde eine Kundgebung beschlossen, in welcher der Wunsch zum Ausdruck gelangte, es möchte gelegentlich der wirtschaftlichen Verhandlungen, die zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche demnächst gepflogen werden, endlich auch die Frage des Ausbaues dieser wichtigen Wasserstraße in Beratung gezogen werden.

Die Donau als Großschiffahrtsstraße. (Schluß zu Heft 14.) Nach Anschauung bayerischer Sachverständi gerläßt sich in der Donau zwischen Regensburg und Hofkirchen über die sogenannten Schwellen hinweg voraussichtlich nur eine kleinste Wassertiefe von 1·7 bis 1·8 *m* bei gewöhnlichem Niederwasser in der für eine Großschiffahrt nötigen Breite durch eine Regulierung der Niederwasserrinne gewinnen und trotz der Schwankungen in der Bewegung der Geschiebe auch dauernd erhalten. Ob sich eine nutzbare Wassertiefe von 2 *m* an erreichen läßt, erscheint zweifelhaft und kann erst durch die Erfahrung festgestellt werden. Jedoch würde auch eine Niederwassertiefe von nur 1·7 bis 1·8 *m* in der freien Donau es nicht ausschließen, den neuen Donau-Main-Kanal mit einer Wassertiefe von 3·5 oder 3·6 *m* inmitten des muldenförmigen Querschnittes auszuführen. Allerdings begegnet man oft der Anschauung, daß eine natürliche Wasserstraße nur dann einem Schiffahrtskanal als gleichwertig zu erachten sei, wenn die kleinste Wassertiefe, die sich im freien Flußlauf bei gewöhnlichem Niederwasser in der Fahrrinne einstellt, noch den Verkehr mit den vollbeladenen Normalschiffen des Kanals zuläßt. Bei einer derartigen Annahme wird nicht genügend gewürdigt, daß der Verkehr von Schiffen mit voller Ladung nicht die Regel bildet, daß im allgemeinen die Niederwasser zu bestimmten Jahreszeiten und während eines Jahres nur an verhältnismäßig wenigen Tagen auftreten und daß sich sonach die Schiffahrt mit den gebotenen Beschränkungen ebenso abfindet, wie mit den durch Hochwasser oder Eis veranlaßten Verkehrsunterbrechungen. Andererseits ist hervorzuheben, daß die Donau als natürliche Wasserstraße auch mit einer Niederwassertiefe von nur 1·7 *m* einen Schiffahrtskanal mit wesentlich größerer Wassertiefe, in der aber wegen der engen Begrenzung nur eine mäßige Geschwindigkeit der Schiffe zulässig ist und in dem auch sonst für die Bewegung der Schiffe mancherlei Beschränkung besteht, betriebstechnisch weit überlegen ist.

Beherzige man daher die Mahnung, die verkehrspolitischen Bestrebungen in Bayern auf nähere erreichbare Ziele einzustellen, und halte man fest an dem vom Ministerium des Innern früher geplanten Vorgehen, die Schiffbarkeit der bayerischen Donau abwärts Kelheim so weit zu verbessern, als es die natürlichen Verhältnisse zulassen. Dies ist eine Aufgabe, die auch in unserer finanziell schwierigen Gegenwart und Zukunft als eine rein bayerische Angelegenheit durchzuführen wäre. Damit könnte gegenüber dem heutigen Zustand der Donau-Wasserstraße eine wesentliche und auf lange Zeit hinaus genügende Verbesserung geschaffen werden. Wenn einmal Verkehr, Handel und Industrie auch in Bayern eine stärker fortschreitende Entwicklung erlangt haben, dann mag die Zeit gekommen sein, die für den Betrieb der Großschiffahrt bestimmte Donau oberhalb der Einmündung des Inns bei Passau, also auf der wasserärmeren Strecke, zu kanalisieren oder auch streckenweise mit einem Seitenkanal zu versehen.

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Seine k. und k. Apostolische Majestät haben laut Allerhöchsten Handschreibens vom 25. Juli d. J. dem k. k. Minister Ludwig Paul die Würde eines Geheimen Rates taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 31. Juli d. J. die Einreihung der mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Staatsbahndirektoren Dr. Rudolf Schmitz und Wladimir Ritter von Zborowski-Kostrakiewicz in die vierte Rangsklasse der Staatsbeamten allergnädigst zu genehmigen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 31. Juli d. J. dem Ministerialrate im Eisenbahnministerium Heinrich Hirt den Titel und Charakter eines Sektionschefs allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 12. August d. J. dem Oberstaatsbahnrate Dr. Alfred Pollaczek das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens und dem Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium Julius von Kniep das Kriegskreuz für Zivilverdienste zweiter Klasse; ferner mit Allerhöchster Entschließung vom 17. August d. J. dem Obersanitätsrate im Eisenbahnministerium Dr. med. Andreas Bogdan den Titel und Charakter eines Hofrates mit Nachsicht der Taxe und dem Ministerial-Vizesekretär im selben Ministerium Dr. Otto Edlen von Steyrer das Ritterkreuz des Franz Josephs-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Digitized by Google

Auszeichnungen von Angehörigen der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Im Dienstbereiche der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurden weiters ausgezeichnet: Durch Verleihung des Ritterkreuzes des Franz Joseph-Ordens mit der Kriegsdekoration:

Frieser Adolf, Kontrollor (Besitzer der Bronzenen Militärverdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes und des kgl. preuß. Eisernen Kreuzes II. Klasse).

Durch Bekanntgabe der neuerlichen Allerhöchsten belobenden Anerkennung und Verleihung der Silbernen Militärverdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes:

Nothdurft Rudolf, M.U.Dr., Bahnarzt (Besitzer des Bronzenen Signum laudis und des Goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille).

Durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung und Verleihung der Bronzenen Militärverdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes sowie des Goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille:

Bauer Karl, M.U.Dr., Bahnarzt (Besitzer des Ehrenzeichens II. Klasse vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration),

Zippelius Adolf, Kontrollor.

Eisenbahn Wien - Aspang. Der Verwaltungsrat dieser Eisenbahngesellschaft hat in der Sitzung vom 31. v. M. den Sektionschef des Eisenbahnministeriums a. D. Dr. Freiherr von Röll zu seinem Präsidenten gewählt.

Tariferhöhungen in Österreich und Ungarn. Am 1. September l. J. tritt in beiden Staaten eine neuerliche, sehr bedeutende Erhöhung unserer Gütertarife in Kraft. Sie beträgt für alle Güterklassen gleichmäßig 70%, für Kohle 40% und in einem festen Zuschlag zu den Frachtsätzen, der für 100 kg Eilgut 25 h, für sperrige Güter und Güter der Klassen I und II 15 h, bei allen übrigen Klassen und Kohle 8 h beträgt. Diese Erhöhungen gelten für die österreichischen Staatsbahneu und alle österreichischen Privatbahnen. Auch der Militärtarif wird, wahrscheinlich noch mit 1. September eine Erhöhung erfahren; der mit 1. Jänner 1918 eingeführte Betriebskostenzuschlag wird aufgehoben.

Über die Gründe dieser einschneidenden Maßregel wurde im Staatseisenbahnrate (vom 20. Juli) dem Regierungsvertreter Sektionschef von Solvis folgende Mitteilungen gemacht:

Obwohl sich die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen während des Krieges unter dem Einflusse der in dieser Zeit durchgeführten Steuer- und Tarifmaßnahmen nahezu verdoppelt haben, wurde der Staatszuschuß für das Verwaltungsjahr 1918/19, der noch im Voranschlage vom April d. J. mit 189 Mill. Kronen beziffert wurde, infolge der seit diesem Zeitpunkte bewilligten Mehrausgaben für die Bediensteten und mit Rücksicht auf die noch andauernde gewaltige Steigerung der Preise aller Betriebs- und Baustoffe auf 400 bis 500 Mill. Kronen anwachsen, wenn nicht sofort ausreichende Tariferhöhungen durchgeführt würden. Angesichts der außerordentlichen finanziellen Bedürfnisse des Staates sei es ein Gebot der Notwendigkeit, daß die Staatsbahnen unter den gegenwärtigen Verhältnissen für ihre eigenen Bedürfnisse selbstaufkommen und raschest die entsprechenden Mehreinnahmen schaffen. Es sei klar, daß unter diesen zwingenden Verhältnissen vorläufig alle Lösungen von vornherein ausscheiden, die eine planmäßige Änderung des Binnentarifes zur Voraussetzung hätten. Ein neuer Binnentarif könnte mit Rücksicht auf die erforderlichen eingehenden Beratungen im Staatseisenbahnrate sowie mit den Interessenten frühestens am 1. Jänner 1919 zur Einführung gelangen. Weiterer sechs Monate würde es bedürfen, um die veranschlagten Mehreinnahmen auch in den Verbandtarifen durchzusetzen, da diese in kürzerer Zeit nicht umgerechnet und auch nicht ohne Ersatz aufgehoben werden können. Es sei daher vorerst nur eine gleichmäßige Tariferhöhung möglich, da nur sie die sofortige Eröffnung neuer Einnahmequellen sicherstellen könne. Auch die ungarische Staatseisenbahnverwaltung, die sich in der gleichen finanziellen Lage befinde, werde im Einklang mit einem von dem ungarischen Kommunikationsrat abgegebenen Gutachten die gewünschten Mehreinnahmen im Wege einer gleichmäßigen Tariferhöhung hereinbringen. Die Staatseisenbahnverwaltung habe sich auch die Frage vorgelegt, welche Wirkung die geplanten Tarifmaßnahmen auf die Preise der Lebensmittel ausüben werden, und sei zur Überzeugung gelangt, daß die Erhöhung der Tarife eine Steigerung der Preise nicht rechtfertigen könnte. So werde sich beispielweise die Fracht für 100 kg Kartoffeln bei einer Entfernung von 50 km von 61 h auf 85 h und bei einer Entfernung von 500 km von 179 h auf 285 h erhöhen, das sei 0·24 h bezw. 1·06 h für 1 kg. Bei Mehl werden die Erhöhungen 0·31 und 2·33 h, bei Eiern 0·86 und 6·03 h für 1 kg betragen. Gleichzeitig mit der Erhöhung des Zivilgütertarifes wird auch der Militärtarif, u. zw. sowohl für Personen wie für Güter entsprechend erhöht werden, so daß die Erwartung berechtigt sei, daß der Staatseisenbahnverwaltung durch diese Maßnahmen diejenigen Mittel zu Gebote stehen werden, die sie unter den gegenwärtigen schwierigen und außerordentlichen Verhältnissen benötigt.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1918.

Verwaltung	Monat	Befördert wurden				Eingenommen wurde für					
		Personen	+ — gegen 1917	Güter t	+ — gegen 1917	Personen und Gepäck	+ — gegen 1917	Güter	+ — gegen 1917	Zusammen	+ — gegen 1917
Aussig-Teplitzer E.											
Altes Netz .	Juli	564.139	+ 24.301	593.902	— 126.842	—	—	—	—	1,693.350	+ 484.992
Neues Netz .		349.570	+ 38.875	35.391	— 40.596	—	—	—	—	531.784	+ 123.985
Zusammen .		913.709	+ 63.176	629.293	— 167.438	—	—	—	—	2,225.134	+ 608.977
Buschtěhrader Eisenbahn .	Juli	685.898	+ 62.091	563.960	— 73.229	1,133.171	+ 383.816	1,821.950	+ 433.584	2,955.121	+ 817.400
K. k. österr. Staatsbahnen	Juni	—	—	—	—	40,058.500	+13,071.847	71,911.000	+14,675.493	111,969.500	+27,747.340

Digitized by Google

Triebwagenzüge. Seit kurzem verkehren zur Entlastung der Nahpersonenzüge zwischen Wien (Nordwestbahnhof) und Korneuburg (Staatsbahnhof) Triebwagenzüge. Bei diesen Zügen, die nur Wagen dritter Klasse führen, werden Reisende nur nach Maßgabe vorhandener Plätze befördert. Reisegepäck wird bei diesen Zügen zur Beförderung nicht angenommen. Bei einem etwaigen Ausfall dieser Züge steht den Reisenden kein Anspruch auf Entschädigung zu.

Ernährungsfürsorge der Staatseisenbahnverwaltung. Den Bemühungen der k. k. Nordbahndirektion ist es gelungen, einen großen, in Süßenbrunn gelegenen Gutsbesitz, der zuzüglich der bereits früher gepachteten Flächen einen Umfang von rund 550 Joch aufweist, samt dem dazugehörigen Wirtschaftsgerät und dem beträchtlichen Viehbestand für mehrere Jahre zu pachten. Die Verwaltung liegt in den Händen eines aus geeigneten Vertretern der Beamtenschaft gebildeten Ausschusses. Diesem ist als Beirat ein fachkundiger Beamter des Ackerbauministeriums beigegeben. Die Gutswirtschaft selbst ist in die Hände eines Landwirtes gelegt. Die Erzeugnisse dieses großen und wie schon jetzt angenommen werden darf, geradezu mustergültigen landwirtschaftlichen Betriebes werden während der restlichen Dauer des Krieges und in der schwierigsten Übergangszeit dem gesamten Nordbahnpersonal zugute kommen. Der Staatseisenbahnverwaltung sind dadurch allerdings nicht unerhebliche Auslagen erwachsen, da begreiflicherweise die Pachtungsbedingungen den gegenwärtigen Verhältnissen angemessen sein mußten. Nichtsdestoweniger besteht die Absicht, auf dem eingeschlagenen Wege fortzufahren, weil dadurch die Verpflegungsmöglichkeiten für die Bediensteten erweitert und mit der Geldentlohnung in einen den Zeitumständen entsprechenden Zusammenhang gebracht werden können.

KLUBNACHRICHTEN.

Zur gefälligen Kenntnis.

Trotz wiederholter, dringender Ersuchen wird das Abonnement der „Neuen Freien Presse" und des „Neuen Wiener Tagblatt" zu ermäßigtem Preise bei unserem Klubsekretariate von zahlreichen Klubmitgliedern nicht rechtzeitig, d. i. bis zum 28. des Vormonats erneuert.

Um verspäteten Abonnenten den ermäßigten Bezugpreis dennoch zu erwirken, wurden bis nun solche Bestellungen auch nach obigem Termine durchgeführt. Dies erfordert die täglich mehrmalige Absendung eines Boten an die betreffende Zeitungsadministration, wofür jedoch gegenwärtig kein Personale vorhanden ist.

Nachdem auch auf diesem Gebiete Ordnung geschaffen und erhalten werden muß, werden von nun ab Bestellungen auf vorangeführte Zeitungen, welche nach dem 28. jeden Monates einlaufen, für den nächsten Monat **ausnahmslos nicht mehr angenommen.** Per Post einlaufende Geldbeträge für diesen Zweck werden zur Verfügung des Absenders erliegen. Es wird gebeten, von der Anforderung, solche verspätete Bestellungen entgegenzunehmen, abzusehen.

*

Neue Begünstigung.

Im Klubsekretariate erliegen zwei Permanenzkarten zum Besuche des Kaisergartens. Diese sind zum täglich einmaligen Eintritt gültig und berechtigen auch zum unentgeltlichen Besuche der Ersatzmittelausstellung. Benutzungsgebühr pro Person und Tag 25 Heller. Die Karten müssen bis Mittag des dem Besuchstage folgenden Tages im Klubsekretariate rückgestellt sein, sonst muß die Gebühr für jeden folgenden Tag bis zur Rückstellung bezahlt werden.

Das Benefizienkomitee.

Der heutigen Nummer unseres Blattes liegt ein Prospekt über die Herausgabe der zweiten umgearbeiteten und erweiterten Auflage des „Handbuch des kommerziellen Eisenbahnbetriebsdienstes" von Inspektor Alois Handel und Stationsvorstand Franz Mayer bei, auf welchen besonders aufmerksam gemacht wird.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Personenverkehr.

Eröffnung des Lokalschiffverkehres Budapest—Esztergom.

Der tägliche Lokalschiffverkehr auf der Strecke Budapest—Esztergom wurde diesjährig mit erster Fahrt

von Budapest nach Esztergom am 10. August,

von Esztergom nach Budapest am 11. August

eröffnet.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 9. August 1918.

Personenverkehr.

Lokalschiffahrten Šabac—Belgrad und Belgrad—Semendria.

Vorbezeichnete Lokalschiffverkehre werden bis auf weiteres wie folgt abgewickelt:

Šabac—Belgrad

	730	vorm.	ab Sabac	an	1230	nachm.	Sonntag
Montag	1045	„	ab Obrenovacan	an	300	„	Mittwoch
Donnerstag	1145	„	ab Umka	an	145	„	Freitag
Samstag	100	nachm.	an Belgrad ...	ab	1230	„	Freitag

Belgrad—Semendria

Dienstag	300	nachm.	ab Belgrad ..	an	900	vorm.	Sonntag
Donnerstag	510	„	an Grocka ..		645	„	Mittwoch
Samstag	600	„	an Semendria	ab	500	„	Freitag

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 20. August 1918.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 1720—III/1 am 12. August 1918.

Betreff: Lieferungsausschreibung

Bei den k. k. Staatsbahndirektionen Wien, Pilsen, Prag, der k. k. Nordwestbahndirektion und der k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft gelangt für das Jahr 1919 die Lieferung von Holzmaterialien für Bahnerhaltungszwecke im Konkurrenzwege zur Vergebung.

Die näheren Bedingungen sind im Amtsblatte der „Wiener Zeitung" vom 15. August 1918 verlautbart und auch bei den betreffenden k. k. Staatsbahndirektionen zu erlangen.

A. LANNA
PRAG
Wasserbau- u. Bahnbau-Unternehmung

SÜDBAHNHOTEL
SEMMERING
1000 m SEEHÖHE
DAS GANZE JAHR GEÖFFNET.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 16. Wien, den 1. Oktober 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Ein Rückblick auf die Entwicklung der Dampfschiffahrt auf der Donau. (Unter besonderer Rücksichtnahme auf die I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.) Von kais. Rat Konstantin Lazarich, Zentral-Inspektor der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft i. P. (Fortsetzung folgt.) — Kanaltransportersatz. Vortrag, gehalten von k. k. Regierungsrat Leopold R. v. Stockert im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten am 19. Februar 1918. (Fortsetzung folgt.) — Hofrat Dr. Alexander Freiherr von Eger †. — Schiffahrt: Der bulgarische Donauverkehr. — Verschiedenes: Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Der Gesangsverein österr. Eisenbahnbeamten. Durchrechnung der Tarife. Geleisebau der k. k. Nordbahn. Beratungen über Lokalbahnfragen in der Prager Handels- und Gewerbekammer. — Buchanzeigen: Der Kruppsche Kleinwohnungsbau.

Ein Rückblick auf die Entwicklung der Dampfschiffahrt auf der Donau.

(Unter besonderer Rücksichtnahme auf die I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.)

Von kais. Rat Konstantin Lazarich, Zentral-Inspektor der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft i. P.

Das Jahr 1818 kann insoferne mit Recht als Geburtsjahr der Dampfschiffahrt auf den mitteleuropäischen Strömen bezeichnet werden, als zu jener Zeit die ersten Dampfboote auf dem Rhein und der Elbe erschienen sind. Auch auf der Donau fehlte es seitdem nicht an schüchternen Versuchen mit kleinen Fahrzeugen auf kurzen, betriebsgünstigen Strecken; allein ausschlaggebend für die Entwicklung der Dampfschiffahrt auf der Donau blieb die günstig ausgefallene Probefahrt von Wien nach Budapest mit einem von den englischen Schiffbauern John Andrews & Josef Prichard auf der Erdbergerlände Wien erbauten Dampfer, namens Franz I., welcher die nahezu 300 *km* lange Strecke talwärts am 17. September 1830 in 14 Stunden 15 Minuten, stromaufwärts einige Tage später in 48 Stunden 20 Minuten anstandslos zurücklegte. Wenn man die starke Strömung berücksichtigt, die auf der Strecke Wien—Gönyü (auf dem halben Wege von Wien nach Budapest gelegen) herrscht, so ist dies angesichts des aus Holz gebauten plumpen Schiffskörpers für den Beginn als eine ganz achtenswerte Leistung zu bezeichnen.

Dieses Schiff bildete das Eigentum des unter der Firma: „Erste österreichische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft" im Jahre 1829 mit einem Anfangskapitale von 100.000 Gulden Konventionsmünze gegründeten Aktienvereines, der vom 17. September 1830 an gerechnet ein Privilegium auf 15 Jahre für Befahrung der Donau und deren Nebenflüsse in Österreich und Ungarn erteilt erhielt.

Dieses Privilegium bedeutete jedoch kein allgemein ausschließendes Vorrecht, sondern schützte die Gesellschaft nur gegen die Konkurrenz mit Schiffen der mit Patent vom 11. April 1828 privilegierten Bauart und war an bestimmte Ausübungsbedingungen gebunden.

Vom Jahre 1831 angefangen ging es mit der Entwicklung der Donau-Dampfschiffahrt zuerst langsam und dann, mit den Erfolgen steigend, rascher vorwärts, so daß beispielsweise im Jahre 1845, nach Ablauf des I. Privilegiums das Aktienkapital bereits auf 4,000.000 Gulden Konventionsmünze, die Schiffsflotte auf bereits fahrende 28 Dampfer und 33 Warenboote gestiegen war. Allein große Schwierigkeiten waren in dieser ersten Schiffahrtsepoche zu überwinden, welche in der ungezügelten Wildheit der Donau und der Weltfremdheit vieler der von ihr durchflossenen Gebiete bestanden.

Schon die obere Donau mit ihrer starken Strömung, den gefürchteten Felspartien des Struden und des Wirbel, dem ewig wechselnden Fahrwasser im Alluvialgebiete der Strecke Pozsony—Gönyü, welche Hindernisse damals zu länger andauernden streckenweisen Betriebseinstellungen führten, gaben große Aufgaben zu lösen. Das größte Erschwernis bildete jedoch die Kataraktenstrecke Moldova—Turnseverin, die infolge der engen und klippenreichen Fahrbahn im reißenden Strome bis in die Vierzigerjahre des letzten Jahrhunderts nur stromabwärts und dies nur bei höherem Wasserstande mit Dampfern durchfahren werden konnte. Man mußte daher in dieser ersten Entwicklungszeit der Donau-Dampfschiffahrt mit zwei voneinander getrennten Betriebsstrecken rechnen, mit der oberen bezw. mittleren Strecke bis Moldova und der unteren von Turnseverin bis Sulinamündung. Dazwischen lag die Sperre der Katarakte.

Während der Verkehr auf der österreichischen und mehr noch ungarischen Donau dank den getroffenen umsichtigen Maßnahmen der Verwaltung ständig wuchs, litt die damals noch in tiefster Unkultur befindliche und durch den russisch-türkischen Krieg (beendet durch den Friedensschluß von Adrianopel am 8. Juli 1833) stark mitgenommene Uferbevölkerung der unteren Donauländer, sowie das dortselbst hin und her flutende türkische und russische Militär an Cholera, Pest und anderen Seuchen, was den türkischen Behörden der damaligen Zeit häufig willkommenen Anlaß bot, durch langandauernde Quarantänen die argwöhnisch beobachtete Ausbreitung des österreichischen Einflusses einzudämmen.

Glücklicherweise hat die I. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gleich von Beginn ihrer Tätigkeit einen einflußreichen Fürsprecher — Graf Stephan Széchényi — gefunden, der neben der glühenden Liebe für sein Vaterland den genialen Blick verband, mit welchem er den großen Wert der Donau-Schiffahrt bis zum Schwarzen Meere für dasselbe und die Gesamtmonarchie erkannte. Er überzeugte sich persönlich hievon, daß die enormen Verkehrsschwierigkeiten auf der Donau nur durch ein großzügig angelegtes und mit vielen

Digitized by Google

Hilfsmitteln ausgestattetes Schiffahrtsunternehmen bewältigt werden könnten und trat mit Feuereifer für die Förderung der Interessen der I. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werktätig ein.

Seiner Initiative ist es zu danken, daß der Palatin von Ungarn und einflußreiche Magnatenkreise sich für die Donauschiffahrt zu interessieren begannen und daß die genannte Gesellschaft in Ungarn die nötigen Landungsplätze (in Budapest den gemauerten Kai nächst der Kettenbrücke)-brücken und Agentieräume, die Zuweisung von Kohle und Holz von den Kameralgüterverwaltungen erhielt und die Behörden die Anweisung bekamen, den gesellschaftlichen Bediensteten in ihren berechtigten Wünschen nach Kräften entgegenzukommen.

Sein Bestreben ging dahin, über die Donau einen Verbindungsweg mit Konstantinopel und die Levante zu schaffen und veranlaßte die I. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, nach und nach 6 Seedampfer anzuschaffen, um die Linie Galaz—Konstantinopel und von da Anschlußfahrten im Verkehre mit Smyrna, Salonich und Trapezunt zu unterhalten.

Wohl wissend, welche Schranke die Katarakten dem ungehinderten Verkehre mit dem Orient entgegenstellen, bereiste er mit Ingenieur Beszédes schon im Jahre 1830 auf seiner Fahrt nach Konstantinopel zu Wagen die Kataraktenstrecke Moldova—Turnseverin und wenngleich diese Reise wenig praktische Erfolge in der Verbesserung der Fahrlinie ergab, so war sie doch die Veranlassung, daß die herrliche linksseitige, nach seinem Namen benannte Uferstraße geschaffen worden ist, welche wenigstens die Beförderung der Reisenden und dringenden Güter über Land ermöglichte.

Die Bezwingung der Schiffahrtshindernisse auf den Katarakten bergwärts durch Dampfschiffe ist erst einem späteren Zeitpunkte vorbehalten gewesen; vorläufig geschah die Beförderung der Reisenden und Waren, wenn sie nicht über Land erfolgte, auf Plätten, die zu Tal durch Ruder und stromaufwärts durch Ochsenzug weitergeschafft wurden.

Leider konnte die Seeschiffahrt nicht jene Aufgabe erfüllen, die bei ihrer Schaffung der Verwaltung der I. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vorgeschwebt hatte, nämlich einen zweckentsprechenden Anschlußdienst an die Donauschiffahrt zu bilden. Die Hemmnisse, welche die Katarakten und die häufigen Quarantänen längs der unteren Donau bildeten, die vexatorischen Maßnahmen, welche die diesem österreichischen Unternehmen abholden türkischen und russischen Behörden trafen, wie das absichtliche Versandenlassen der Sulinabarre, Verbot der türkischen Regierung an ihre Untertanen, die österreichischen Schiffe zu benutzen, weiters und damit im Zusammenhange die heimlichen Wühlereien des englischen Wettbewerbes usw. veranlaßte die Verwaltung auf Anregung des österreichischen Regierungsvertreters im Jahre 1844 ihren Besitz von 6 Seeschiffen an die Gesellschaft des Österr. Lloyd in Triest abzutreten, weil sich der Schiffahrtsverkehr übers Meer nach der Levante von Triest aus jedenfalls einfacher leiten und abwickeln ließ als über die Donau. Die weitere Aufrechthaltung des Schiffsanschlusses Braila—Galaz—Sulina—Konstantinopel durch den Österr. Lloyd wurde jedoch vertragsmäßig gesichert.

Mittlerweile setzte die Verwaltung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die Vermehrung ihrer Flußschiff-Flotte und die Vervollkommnung ihrer Betriebe beharrlich fort. Die Trennung des Personen- vom Frachtendienste wurde mehr und mehr durchgeführt und dadurch eine raschere und bequemere Beförderung der Reisenden erzielt. Es war schon in der ersten Entwicklung der regelmäßigen Personenschiffahrt für die Reisenden ein großer Fortschritt, auf einfachen Deckschiffen mit Frachtgütern zusammen befördert zu werden, selbst wenn sie auch mehrere Tage und Nächte hindurch in den Unterdeck-Salons, wenn auch sitzend, untergebracht waren, wenn man dagegen die frühere Beförderungsart per Wagen in dem bei Regenwetter unwegsamen Sandboden Mittelungarns und auf den wegelosen unsicheren Strecken der Walachei und des türkischen rechten Donauufers sich veranschaulicht.

Von der zweiten Hälfte der Vierzigerjahre angefangen wurde ein wesentlicher Fortschritt für die Bequemlichkeit der Reisenden durch den Bau von Decksalons für den Aufenthalt untertags und besonderer Schlafstellen unter Deck geschaffen, was für die mehr und mehr eingebürgerten fahrplanmäßigen Nachtfahrten auf den langen Strecken eine große Annehmlichkeit bedeutete.

Auf der Kataraktenstrecke wurden seitdem ebenfalls verschiedene größere Errungenschaften erzielt. So machte, nachdem einige Jahre vorher bereits die Bezwingung der Strömung auf der Teilstrecke Tissovitza—Drenkova bergfahrend durch den Dampfer „Ludwig" gelungen war, am 2. April 1846 der damalige Inspektor der unteren Donau Lazarich mit dem maschinkräftigen Zugdampfer „Erös" den Versuch, die gefürchtete Fahrbahn auf der rumänischen Seite über das eiserne Tor bergwärts zu bewältigen, welcher Versuch vollständig gelang. Hiemit war die stetige Verbindung zwischen dem Westen und dem Orient über den Donauweg eigentlich geschaffen, namentlich, nachdem die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit eigenen Mitteln die Absprengung von 433 Quadratkubikschuh Felsen und einiger besonders hinderlicher Felsspitzen in der Fahrbahn des Eisernen Tores (Februar 1848) vorgenommen hatte, wodurch die Passierung desselben schon bei einem Orsovaer Pegel von 8′ gegen vorher 10′ über Null möglich gemacht wurde.

Ein weiterer Fortschritt erfolgte gegen Mitte der Fünfzigerjahre dadurch, daß die beiden seichtgehenden, nur 18″ tauchenden Kataraktendampfer „Islas" und „Tachtalia" dem Betrieb übergeben wurden, die bei einem bisher nicht erreichten niederen Pegelstande die Katarakten durchfahren konnten. Für Niederwasser unter diesem Stande wurde seitens der Gesellschaft eine größere Anzahl bequemer Reisewagen angeschafft, um auch bei niederstem Wasserstande unter allen Umständen, wenn auch zu Land, die Personenbeförderung über die Kataraktenstrecke zu ermöglichen.

Dies war schon deshalb notwendig, weil zu jener Zeit die Eilverbindungen zwischen Wien—(später Budapest)—Orsova—Rustschuk—Giurgevo—Braila—Galaz durch Einstellung besonderer Dampfer geschaffen worden waren, die in nahezu ununterbrochener Fahrt eine für die damaligen Begriffe rasche Verbindung mit Bukarest (über Giurgevo) Braila—Galaz und darüber hinaus durch die anschließenden Seedampfer bis Odessa und Konstantinopel herstellten und die durch den Komfort ihrer Einrichtungen sowie durch glänzende Verpflegung des eleganten Reisepublikums einen Weltruf erlangten.

Für den mehr und mehr zunehmenden Güterverkehr nach dem Orient wurde der Bau einer größeren Zahl Leichterboote (sogenannter Orsovaer Lichtschiffe) aus Eisen mit hölzernem Boden (wegen des zu passierenden Felsgrundes bei knapp bemessener Fahrnorm) und leichtem, den Zollverschluß ermöglichenden Flugdache in Angriff genommen, welche, so lange die Dampfer verkehren konnten, durch diese remorkiert wurden, andernfalls bei noch niedrigerem Wasserstande mittels Ruder zu Tal und mittels Ochsenzug zu Berg befördert werden mußten. Aber der kostspielige und wenig ausgiebige Achstransport für Waren wurde hiedurch vermieden. Der Wert des Donauweges für den Orient wurde seit Aufnahme der Dampferverbindung bergwärts über das Eiserne Tor seitens der Kaufmannschaft damals derart hoch eingeschätzt, daß beispielsweise eine größere rheinische Dampfschiffahrts-

Digitized by Google

Gesellschaft zu jener Zeit ernstliche Vorbereitungen traf, eine ununterbrochene Güterverbindung von Frankfurt a. M. bis Konstantinopel über den Donau-Mainkanal und die Donau zu schaffen. Die Verkehrsunterbrechung auf der Donau in den Jahren 1848 und 1849 und der später rasch fortschreitende Ausbau der Eisenbahnverbindungen zwischen Rhein und Donau ließen diesen Plan nicht mehr zur Ausführung gelangen.

Nach Ablauf des ersten Privilegiums wurde auf Grund der neuen Statuten in der Generalversammlung vom 22. September 1846 die a. H. Entschließung zur Verlesung gebracht, laut welcher der Gesellschaft ein ausschließliches Privilegium zum Betriebe der Dampfschiffahrt auf der Donau und deren Nebenflüssen auf die Dauer von 35 Jahren gegen dem verliehen wurde, daß sie

1. keine Erhöhung ihrer Tarifsätze ohne Zustimmung der Staatsverwaltung vornehme,

2. den Betrieb der bereits befahrenen Linien schwungvoll fortsetze und im Handels- und Schiffahrtsinteresse gelegene neue Linien aufnehme und

3. die Post unentgeltlich auf ihren Linien befördere.

Von nun an hatte auch ein Regierungskommissär den Sitzungen des Verwaltungsrates beizuwohnen. Der Titel der Unternehmung lautete seitdem I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Während der Zeitabschnitt bis zum Frühjahre 1848 einen zusehends wachsenden Aufschwung des Donauverkehres ergab, wurde nahezu der ganze Verkehr auf den wichtigsten Betriebslinien, nämlich der Donauteilstrecke Wien—Budapest—Orsova, der Theiß und Save während der zwei Jahre des Bürgerkrieges (1848 und 1849) lahmgelegt. Außerdem war der Verlust einer Reihe von Dampfbooten und Warenschiffen, welche in die Kampfzone gerieten bezw. für militärische Dienste requiriert wurden, zu verzeichnen.

Da sich nach Beendigung dieses Krieges der Verkehr auf allen Schiffahrtslinien der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ungemein hob, bildete die österreichische Regierung das treibende Element, um die Gesellschaft zu einer Höchstleistung in Herstellung von Fahrzeugen anzuspornen, so zwar, daß nicht allein die Schiffsmaschinen und Kessel, sondern auch eine Anzahl von Schiffskörpern aus dem Auslande bezogen werden mußten.

Wie sehr das Anlagekapital und der Schiffspark seit der Erneuerung des Privilegiums gestiegen ist, soll nur eine kleine Gegenüberstellung der Ziffern des Jahres 1846 bis zum Jahre 1857, in welchem Zeitraume die kräftigste Entwicklung des Unternehmens seit Beginn bis in die Neuzeit stattfand, beweisen:

	1846	1857
	in Gulden öst. Währung	
Aktienkapital	4,434.150	25,200.000
Anlehen	997.500	4,911.375
Schwebende Schuld	113.400	3,692.850
Wert des Schiffsparkes	4,167.345	20,831.265
„ der Kohlenbergwerke	—	749.910
„ „ Eisenbahn	—	5.468.505
Anzahl der Dampfer (vollendet)	31	108
„ „ eisernen Warenboote usw.	61	464
Beförderte Passagierzahl (ohne die Lokal- und Überfuhrpassagiere)	421.340	578.836
Beförderte Waren-Zollzentner	1,564.029	10,244.213

Aus dieser Zusammenstellung ist vor allem das rasche Anwachsen des Kapitales und des Schiffsparkes während der Zeit des Privilegiums, ferner die starke Zunahme des Frachtenverkehres im Verhältnisse zu dem bescheidenen Zuwachse im Personenverkehre zu entnehmen. Im letzteren machten sich bereits die Einflüsse der ersten seitdem entstandenen Bahnen im Donau- und Theißgebiete (in erster Linie Wien—Budapest—Szegedin—Temesvár) sowie die ungünstigen Einwirkungen des russisch-türkischen und Krimkrieges in den Jahren 1854 bis 1856 und die unsicheren Geschäftsverhältnisse merklich fühlbar.

Die gewaltige Kapitalsvermehrung findet übrigens auch Erklärung in der Erwerbung verschiedener Grubenfelder im Bereiche des für die Schiffahrt zentraler gelegenen Fünfkirchner (Pécser) Kohlengebietes, einer Anlage, die seit Beginn eine stetige Ausdehnung bis in die jüngste Neuzeit erfuhr, weiters in dem begonnenen und erst im Jahre 1858 vollendeten Eisenbahnbau aus diesen Kohlengebieten zu der Schiffsverladestation Mohács, der Erweiterung der Stations- und Werftanlagen und dem Neubau der Direktionsgebäude in Wien und Budapest.

(Fortsetzung folgt.)

Kanaltransportersatz.

Vortrag, gehalten von k. k. Regierungsrat Leopold R. v. Stockert im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten am 19. Februar 1918.

(Fortsetzung zu Heft 15.)

In England und den Kolonien werden nach Littrow fast alle Möbelsendungen in etwa 4 *m* langen Kasten, die auch in die Luken der Dampfer hinabgelassen werden können, durchgeführt. Das Gewicht eines derartigen, beladenen Kastens soll ungefähr 2500 *kg* betragen. Er kann daher auch von einem Paar Pferden auf einem Streifwagen leicht befördert werden und um so leichter mittels Kraftwagens.

Offene eiserne Gefäße von trapezförmigem Querschnitte, von denen je eines auf ein Straßenfahrzeug, je zwei auf einen Eisenbahnwagen verladen werden können, wurden auf der Wiener Lokalbahn zur Beförderung von Mauerziegeln von den Ziegeleien bei Inzersdorf nach Wien benutzt.

In St. Gallen (Schweiz) wurde Benzin in zwei zylindrischen Kesselwagen in gleicher Weise verführt.

Schiefer wird in England zur Schonung des Gutes in den auf der Schmalspurbahn benutzten Wagenkasten, die vom Laufgestelle abgehoben werden, zu fünft quer auf die Eisenbahnwagen mittels Kränen überhoben und verführt.

Auf sächsischen Schmalspurbahnen werden ähnliche Umsetzkasten, die offen verladen 3400 *kg*, gedeckt 4000 *kg* wiegen, verwendet.

Seit dem Jahre 1909 wird der Gepäckverkehr auf der Strecke Paris—London über Calais und Boulogne—Folkstone ebenfalls mittels Verladegefäßen viereckiger Form von 2·2 *m* Länge, 1·7 *m* Breite und 2 *m* Höhe abgewickelt. Diese Kasten haben an der Schmalseite Doppeltüren zur Gepäckeinladung, wiegen 700 *kg* und fassen bis 1300 *kg*. Je vier solcher Kasten stehen auf einem Plattformwagen von 10 *t* Ladegewicht. Die Züge rollen in den Hafenstationen langsam ein, so daß diese Wagen stets genau an denselben Platz zu stehen kommen, wo sofort nach Ankunft ein Kran von 2 *t* Tragkraft und zirka 5 *m* Ausladung mit der Abhebung beginnt, die in Dover bei acht Kasten bei Hinablassung in die Luken des Dampfers vom Stillstande des Zuges $10^1/_2$ Minuten, in Calais, wo die Kasten genau auf die Wagen gestellt werden müssen, 12 Minuten dauert.

Littrow hält die beschriebene Umladung für weit einfacher und billiger als den üblichen Trajektverkehr.

Es müßte wohl möglich sein, diese Beförderungsart mehr als bisher zur Anwendung zu bringen. Allerdings hätte

Digitized by Google

sie zur Voraussetzung, daß eine neue Art von Fahrbetriebsmitteln gebaut würde, deren Einrichtung sie übrigens für die Beförderung der verschiedensten Güter befähigen müßte.

Während bisher der Güterwagenpark aus gedeckten Güterwagen, Kohlen-, Plattform-, Kessel- und verschiedenartigsten Sonderwagen bestanden hat, die dann zum Teil, je nach der Jahreszeit, außer Betrieb standen, so daß manchmal dem Mangel einzelner Wagengattungen ein Überschuß anderer für den augenblicklichen Bedarf nicht verwendbarer Wagen gegenüberstand, könnte nun für einen wirtschaftlichen Ausgleich vorgesorgt werden.

Dieser wäre dadurch erreichbar, daß man das Laufgestell der Lastwagen bezüglich Tragfähigkeit und Bodenfläche und insbesonders des Rahmens vereinheitlichte und dadurch die Verwendung abhebbarer Wagenkasten verschiedener Arten, aber mit gleichem zum einheitlichen Laufgestell beliebiger Spurweite passenden Rahmen, ermöglichte. So könnten bei Annahme eines üblichen Verhältnisses der Kosten des Laufgestelles zum Wagenkasten von 2:1, für den gleichen Betrag, für den man bisher fünf Lastwagen gebaut hatte, in Hinkunft drei Wagenlaufgestelle und neun Wagenkasten angeschafft werden, obwohl letztere infolge stärkerer Rahmen und sonstiger Versteifungen etwas teuerer würden. Nach dem Muster der amerikanischen master car builders durchgeführte Massenerzeugung dürfte aber deren Verbilligung gestatten.

Der Wert einer derartigen Vermehrung von Wagenkasten wäre unverständlich, wenn sie bis zu einer zeitweiligen Verwendung auf ihren Laufgestellen irgendwo aufgestellt bleiben müßten. Das wird aber dann gewiß nicht der Fall sein, wenn man versuchte, Güter, die bisher bei Übergang auf andersspurige Bahnen, Bahnen für geringeren Achsdruck oder Schiffe, umgeladen werden mußten, in Hinkunft in ihren Wagenkasten zu belassen und ähnlich, wie es beim Eisenbahnwagentrajektverkehr der Fall ist, aber ohne ihr Laufgestell zu überladen.

Im Falle des Überganges von Gütern auf andersspurige, oder Eisenbahnen mit schwächerem Oberbau, müßte zur Verwendung von Rollwagen oder Rollschemel übergegangen werden, während das normalspurige Wagenlaufgestell sofort, mit anderen Wagenkasten beladen, auf der Hauptbahn weiter Verwendung finden könnte.

In allen diesen Fällen entfiele die Notwendigkeit der Beförderung der toten Last des Laufgestelles der Wagen, das stets über 50%, aber bis 70% des Eigengewichtes der Eisenbahnwagen beträgt. Mit dieser Beförderungsweise wäre der weitere Vorteil verknüpft, daß die auf Beförderungswagen andersspuriger Eisenbahnen verladenen Wagenkasten ein niederes Lichtraummaß beanspruchen würden als bei der Mitbeförderung des eigenen Laufgestelles, was insbesonders bei etwa vorkommenden Tunnels, eine geringere lichte Höhe gestatten würde.

Es ergäbe sich noch die Möglichkeit, je nach der Art der in Frage kommenden Güter weitere Unterscheidungen zu machen und bei einheitlichen Rahmen, aber mehrachsigen Laufgestellen die Tragfähigkeit der Wagenkasten auch über 15.000 *kg* zu erhöhen.

Wie Hofrat Littrow ausführte und beispielsweise am Rhein für die Kohlenverladung und in Budapest bei der Abfuhr des städtischen Mistes gehandhabt wird, können die Wagenkasten auch leichter, mit Tragfähigkeiten von 500 *kg* aufwärts für die Umladung auf Kraftwagen oder selbst Fuhrwerk mit tierischer Bespannung hergestellt werden. Auf einem Laufgestelle mit 20.000 *t* Tragkraft könnten etwa fünf kleine, für Kraftwagenbeförderung geeignet unterteilte Wagenkasten, parallel Aufstellung finden.

Die aus dem Felde heimkehrenden Lastkraftfahrzeuge einheitlicher Bauart wären unschwer für die Beförderung derartiger Wagenkasten umzugestalten und mit besonderer Kippvorrichtung zu versehen.

Für die Umladung ganzer beladener Wagenkasten wäre die Aufstellung entsprechend tragfähiger Laufkrane, die den Wasserlauf und mindestens zwei diesem parallel gelegte Geleise zu überdecken hätten, erforderlich. Solche mit der Bewegungsmöglichkeit längs einer, besser aber von zwei Schleppschifflängen gebaute, daher etwa 80 bis 160 *m* lange Umladeanlagen, wären bei den Hauptumschlagsplätzen an der Donau und den deutschen Flüssen und Kanälen erforderlich. Kleinere Anlagen, etwa nur verschiebbare Dampfkräne mit genügender Tragfähigkeit, wären bei Bahnübergängen auf andersspurige Eisenbahnen nötig, während die Umladung geteilter Wagenkasten mit Tragfähigkeit bis 3000 *kg* von und auf Kraftfahrzeuge selbst mit den gewöhnlichen Stationskränen durchführbar wäre.

Bei einer Verwendung von Wagenkasten bis 8 *m* Länge könnten nach Regelart gebaute Schleppschiffe der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit 6500 oder 6700 *t* Tragfähigkeit und breitere, auf den deutschen Strömen verkehrende, sowohl zur Längsverladung von 21 als zur Querverladung von 20 Wagenkasten verwendet werden, wobei es der Kunst der Schiffsbauer überlassen bliebe, Einrichtungen zu treffen, daß gleichzeitig mit den unterhalb verstauten, stromabwärts verkehrenden vollen Kohlenwagenkasten oder stromaufwärts fahrenden vollen Zisternen bei mangelhafter Rückfracht die entleert zurückgehenden Zisternen oder Kohlenwagenkasten als Decklast verführt werden könnten.

Dazu sei bemerkt, daß die Bauart der Rheinschlepper, aber auch verschiedener anderer deutscher Ströme, weil meist offen und mit Wellblech gedeckt, für die beantragte Wagenkastenverladung sofort geeignete wäre, während die Schleppschiffe der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit ihrem festen, etwas schief gestellten Verdeck und den Kränen, für diese erst entsprechend umgebaut werden müßten. Übrigens wäre gerade gegenwärtig für den Bau einer, für die Beförderung voll beladener Wagenkasten geeigneten Schiffsart, der Zeitpunkt besonders günstig, da in den letzten Hauptversammlungen der verschiedenen Dampfschiffahrtsgesellschaften für den Neubau von Schiffen bedeutende Beträge eingestellt worden sind.

Nach Ansicht von Fachleuten dürfte es ohneweiters möglich sein, auf einer Fahrt donauabwärts Kohle und leere Zisternen, stromaufwärts aber Rohöl oder Getreide und leere Kohlenwagenkasten mit den für jede Art von Fracht eingerichteten Schleppschiffen zu befördern, während bisher Tankschiffe, wegen deren kaum möglichen anderweitigen Verwendbarkeit eine Fahrtrichtung unbeladen zurücklegen mußten.

Das lange Stillager der Schleppschiffe infolge der üblichen langsamen Verladung, bildet eine erhebliche Ausgabepost für den Betrieb. Abgesehen davon würde aber die angeregte Wagenkastenverladung dadurch besondere Vorteile bieten, daß bei dem allerorten günstigen Geschäftsgange, auch weiterhin anhaltenden Frachtraummangel aller Fahrbetriebsmittel, deren bestausgenutzter, fortgesetzter Umlauf möglich wäre, da die Lokomotiven und die Laufgestelle ununterbrochen unterwegs sein könnten, während unabhängig von ihnen — beispielsweise bei Schiffsverkehr nach den Balkanstaaten — die Wagenkasten wochen- und selbst monatelang von der Heimat, dort nicht entbehrt, fern bleiben könnten.

Gewiß wäre es am einfachsten, wenn man auch auf den Flußschiffen den üblichen Trajektverkehr einführte oder beibehielte; allein der besonders auf der Donau stromaufwärts lange währende Schiffsverkehr (Wien—Galatz 12, Galatz—Wien 22 Tage ohne Manipulation), würde die Eisenbahnwagen

Digitized by Google

allzu lange dem Eisenbahnverkehr entziehen und das $^5/_9$ bis $^5/_8$ und bei Bremswagen noch mehr betragende Gewicht des Laufgestelles der Lastwagen, müßte jeweils bei der Bergfahrt vollständig überflüssig mitgeschleppt werden. Abgesehen davon könnten ungleich weniger Wagen als Wagenkasten mittels eines Schiffes befördert werden, da der Zwischenraum zwischen Wagenwand und Puffer entfällt.

Erst dort hätte die Beförderung der Güter in ihren ursprünglichen Wagenkasten den größten Vorteil, wo sie nach ihrem Endziele, neuerdings auf einheitlichem Laufgestelle verladen, ohne weitere Umladung gebracht werden könnten. **(Fortsetzung folgt.)**

Hofrat Dr. Alexander Freiherr v. Eger †.

Am 1. September dieses Jahres verschied auf dem Semmering nach langem schweren Leiden der Präsident und ehemalige General-Direktor der Südbahn Dr. Alexander Freiherr v. Eger. Er hatte ein Alter von 74 Jahren erreicht, seine Lebhaftigkeit und Geistesfrische ließen ihn jedoch viel jünger erscheinen. Seiner Tüchtigkeit, seiner hervorragenden Begabung und nicht zuletzt seinen bestrickenden persönlichen Eigenschaften hatte er die Erfolge zu danken, an denen sein Lebenslauf so reich war.

Im Jahre 1844 zu Wien als Sohn eines Beamten der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft geboren, vollendete er die Gymnasialstudien in seiner Vaterstadt, die Rechtsstudien an den Universitäten zu Wien, Heidelberg und München und trat nach Erlangung des Doktorgrades in die Dienste der n.-ö. Statthalterei. Kurze Zeit später verließ er, obwohl ihm die Berufung ins Ackerbauministerium in Aussicht gestellt worden war, den Staatsdienst und trat im Jahre 1870 in die Dienste der Nordwestbahn, wo er zunächst im Tarifbureau Verwendung fand.

Nach zwei Jahren wurde er ins Sekretariat versetzt und bereits im Jahre 1874 zu dessen Vorstand ernannt. Für seine weitere Laufbahn war es von entscheidender Bedeutung, daß es ihm gelang, die Aufmerksamkeit des Direktors der Bodenkreditanstalt Theodor Ritter v. Taussig auf sich zu lenken, der in der Verwaltung der Nordwestbahn schon in jungen Jahren eine sehr wichtige und bald die entscheidende Rolle spielte. Eger wurde der Vertrauensmann des Direktors v. Taussig, der ihn ob seiner Fähigkeiten und Charaktereigenschaften sehr schätzte und sich persönlich um sein rasches Vorwärtskommen bemühte. Nach dem Tode des General-Direktors Hofrat Dr. Gross wurde über Veranlassung Taussigs die Geschäftsleitung in die Hände eines dreigliedrigen Direktoriums unter dem Vorsitz des Verwaltungsrates Achilles v. Thommen gelegt. Diesem Direktorium gehörte Eger bereits als Direktor für den allgemeinen Verwaltungsdienst und für den Verkehr an. Zwei Jahre später starb Thommen und nun wurde Eger zum leitenden Direktor der Nordwestbahn ernannt. Die ersprießliche Tätigkeit, die Eger bei der Nordwestbahn entfaltete, fand auch bei der Regierung volle Anerkennung. Im Jahre 1888 wurde ihm der Regierungsrattitel, im Jahre 1893 der Hofrattitel verliehen.

Im Winter 1896 wurde er, wieder auf Rat des Herrn v. Taussig, als Nachfolger des General-Direktors Friedrich Schüler an die Spitze der General-Direktion der Südbahn berufen. Hier harrte seiner eine überaus schwierige und verantwortungsreiche Aufgabe. Die Betriebseinrichtungen der Südbahn befanden sich in bedenklichem Rückstand. Infolgedessen ward das Unternehmen in der Öffentlichkeit arg angefeindet. Zudem war die finanzielle Lage bereits recht ungünstig. Die Südbahn hatte keine verfügbaren Geldmittel und wenig Kredit. Trotz der sich aus solchen Verhältnissen ergebenden Schwierigkeiten, die sich anfangs in ihrem vollen Umfang gar nicht übersehen ließen, hat es Eger verstanden, im Verlauf eines Jahrzehntes eine grundlegende betriebstechnische Neuaufrichtung des von ihm geleiteten Unternehmens durchzuführen. Hiedurch wurde die Südbahn in den Stand gesetzt, die gewaltigen Aufgaben, die der im neuen Jahrhundert zu ungeahnter Größe anschwellende Verkehr an sie stellte, zu erfüllen und späterhin auch im Kriege Verkehrsleistungen zu vollbringen, die man diesem Unternehmen niemals zugetraut hätte. Das wird immer das unbestreitbare Verdienst Egers um die Südbahn und das ihr anvertraute öffentliche Wohl bleiben.

Nach dem Rücktritt des Freiherrn von Chlumecky von dem Posten des Verwaltungsrat-Präsidenten der Südbahn im Jahre 1910 wurde Eger zu dessen Nachfolger erwählt. Die nun folgenden Jahre bedeuteten einen neuen wichtigen Abschnitt in der Leidensgeschichte der Südbahn. Ihre finanzielle Lage hatte sich außerordentlich verdüstert und es galt das ungemein schwierige Werk ihrer finanziellen Neuordnung zu vollbringen, um das Unternehmen vor dem Untergang zu retten. Langjährige mühevolle Verhandlungen mit der Regierung und der Vertretung der Gläubiger führten endlich im Jahre 1913 zu dem bekannten Sanierungsübereinkommen, das einen vollen Erfolg verhieß, wäre nicht der Krieg dazwischengetreten. Die Wirksamkeit Egers bei der Südbahn fand die volle Anerkennung der Regierung. Schon als General-Direktor wurde er in den Ritterstand und anläßlich des Abschlusses der Sanierungsverhandlungen in den Freiherrnstand erhoben.

Egers Tätigkeit blieb nicht auf die Südbahn beschränkt. Auch andere Körperschaften und Unternehmungen bemühten sich um seine Mitwirkung. So wurde er ein hervorragendes Mitglied der n.-ö. Handels- und Gewerbekammer, bei der er viele Jahre hindurch das Amt eines stellvertretenden Vorsitzenden bekleidete. Überdies war er Mitglied des Postsparkassen-Beirates und des Arbeits-Beirates des k. k. Handelsministeriums. Er gehörte ferner den Verwaltungen der Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft, der Freistädter Waggon-Bau A. G., der Ersten Österr. Versicherungs-Gesellschaft gegen Einbruch usw. an. Zur Hebung der österreichischen Riviera, um die er sich schon als General-Direktor große Verdienste erworben hatte, trug er auch späterhin als Vizepräsident des Verwaltungsrates der österreichischen Aktien-Gesellschaft der Hotels und Kuranstalten Abbazia bei. Seine erfolgreichen Bemühungen um die wirtschaftliche Hebung des Semmering und der Dolomiten, für welche Gebiete er eine besondere Vorliebe bekundete, verdienen gleichfalls hervorgehoben zu werden. Auch für die heimische Tonkunst hat er als Vizepräsident der Konzerthaus-Gesellschaft in Wien Ersprießliches geleistet.

Trotz seiner vielen Ämter und Würden hatte Baron Eger keinen Feind. Er war immer einfach und natürlich, ein Edelmann im schönsten Sinne des Wortes, mit unermüdlich regem Geist und warmfühlendem Herzen.

Unserem Klub ist mit Eger eines seiner hochgeschätztesten Ehrenmitglieder entrissen worden. Der Verstorbene war seit dem Gründungsjahre 1873 unser Mitglied; in den Jahren 1882 und 1883 wirkte er im Klub als Vizepräsident, 1884 und 1885 als Präsident. Der Klub, der dem Dahingegangenen auf den verschiedensten Gebieten nachhaltige Förderung verdankt, in dem er eine große Reihe treuer, persönlicher Freunde besaß, wird ihm stets dankbarstes, ehrendes Andenken bewahren.

Digitized by Google

SCHIFFAHRT.

Der bulgarische Donauverkehr. Durch die Lösung der Dobrudschafrage zugunsten Bulgariens hat dieses auch für den Donauverkehr volle Verkehrsfreiheit erlangt, da es nunmehr auch über solche Donauhäfen (Tultscha und Isaktscha) verfügen wird, die für große Seeschiffe erreichbar sind. Bisher war der bulgarische Donauverkehr derart von Rumänien abhängig, daß nicht einmal die Gewähr dafür geboten war, daß das bulgarische Getreide als solches auf den Markt der Mittelmächte kam. In großem Maßstabe soll schlechtes rumänisches Getreide für bulgarisches und gutes bulgarisches für rumänisches von den rumänischen Häfen aus weiterbefördert worden sein. Auch die Schaffung einer leistungsfähigen bulgarischen Donauhandelsflotte dürfte nun bevorstehen. Der Bau von Eisenbahnanschlüssen und die Errichtung von Getreidespeichern usw. an den wichtigsten Plätzen, wird dazu helfen, den bulgarischen Donauverkehr auf eine neue Grundlage zu stellen. Bisher konnten in den bulgarischen Donauhäfen nur Schleppkähne von 1500 bis 2000 *t* geladen werden, so daß eine Umladung des Getreides auf größere Schiffe nötig war. Nicht weniger als 38·7% der gesamten Getreideausfuhr Bulgariens wurde in den rumänischen Donauhäfen Braila, Galatz und Sulina umgeladen. Der bulgarische Donauverkehr stand bis zum Jahre 1910 dem Verkehr auf dem Schwarzen Meer und dem Bahnverkehr nach. In den letzten Jahren hat die Bedeutung des Donauhandels aber auf Grund der Erhöhung der landwirtschaftlichen Erzeugung in Nordbulgarien erheblich zugenommen. („Allgemeine Export-Revue.")

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Kaiserl. Rat Zentralinspektor Viktor Richar wurde zum Vorstand des Betriebsinspektorates der k. k. priv. Südbahngesellschaft Klagenfurt ernannt. K. k. Hofrat Dr. Alfred Scheiber, Generalinspektor i. R. der k. k. priv. Staatseisenbahngesellschaft wurde in seiner Eigenschaft als Vizepräsident des Landeshilfsvereines vom Roten Kreuze für Oberösterreich durch Verleihung des Offiziersehrenzeichens vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration ausgezeichnet.

Der Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten, der am 18. September wieder die regelmäßigen Übungen aufgenommen hat, veranstaltet in nächster Zeit im großen Konzerthaussaale eine Gedenkfeier für den heimgegangenen vaterländischen Dichter Peter Rosegger, bei der das Requiem von Mozart zur Aufführung gelangen wird.

Durchrechnung der Tarife. Das Eisenbahnministerium hat die mit den Privatbahnen anläßlich der letzten Tariferhöhungen geführten Verhandlungen dazu benutzt, um mit der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn und der Eisenbahn Wien-Aspang eine Vereinbarung zu treffen, nach der sich diese Eisenbahnen verpflichten, unter gewissen Voraussetzungen der Durchrechnung der Tarife im Verkehre zwischen ihren Linien und den Staatsbahnen zuzustimmen. Die Südbahn konnte mit Rücksicht auf ihre gegenwärtige finanzielle Lage derzeit nicht miteinbezogen werden.

Der Geleisebau der k. k. Nordbahn. Die Bauten für das dritte und das vierte Gleis bei Mährisch-Weißkirchen, insbesondere der Bau der großen Talbrücke bei Mährisch-Weißkirchen, schreiten rasch vorwärts. Die neue für eine zweigeleisige Linie zu errichtende Brücke hat eine Länge von 440 m und erreicht bei einer Breite von 10 m eine Höhe von 20 m. 29 Pfeiler und zwei Widerlager aus Beton und aus Stein tragen die 30 gewölbten Öffnungen. Vom Bahnhofe Mährisch-Weißkirchen wurde ein eigenes Schleppgeleise zu dem Bauplatze gelegt, von dem aus wieder die Baustoffe mittels Feldbahn zu den Arbeitsplätzen geschafft werden. Um bei den Arbeiten in der Talsohle nicht behindert zu sein, mußte der Bach verlegt und eingedämmt werden. Die Bauarbeiten wurden mit Ende April aufgenommen. Der Aushub ist schon zu mehr als drei Vierteln geleistet, der Bau der ersten Pfeiler schon auf eine Höhe von 5 m gediehen. Nach dem Bauplane ist die Vollendung des Baues — den Eintritt unvorhergesehener Störungen nicht gerechnet — mit September 1920 vorauszusehen. Die Kosten des Bauwerkes wurden im Vorjahre mit rund 3·5 Mill. Kronen veranschlagt, dürften sich aber naturgemäß bei den steigenden Preisen um rund 1 Mill. Kronen erhöhen. Der Bau wird von den Staatsbahnen in eigener Regie durch die Sektionsleitung in Mährisch-Weißkirchen ausgeführt. Anschließend an die Station Mährisch-Weißkirchen wurde der Hauptlagerplatz für den gesamten Geleisebau der Nordbahn bis Oderberg errichtet. Dort erstreckt sich eine ganze Barackenstadt mit einem Belegraume für 10.000 bis 12.000 Personen und allen dazugehörigen Arbeits- und Verpflegsräumen. Licht und Kraft liefert eine eigene elektrische Anlage.

Beratungen über Lokalbahnfragen in der Prager Handels- und Gewerbekammer. Am 13. und 14. September d. J. fanden unter dem Vorsitz des Herrenhausmitgliedes Dr. Ing. Křižik in der Prager Kammer Beratungen über organisatorische, finanzielle, tarifarische und betriebswirtschaftliche Fragen des österreichischen Lokalbahnwesens unter zahlreicher Beteiligung der beteiligten Kreise statt. An ihnen nahmen insbesondere die Vertreter der Landesausschüsse und der Handels- und Ge-

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1918.

Verwaltung	Monat	Befördert wurden: Personen	+ — gegen 1917	Güter *t*	+ — gegen 1917	Eingenommen wurde für: Personen und Gepäck	+ — gegen 1917	Güter	+ — gegen 1917	Zusammen	+ — gegen 1917
Aussig-Teplitzer E.											
Altes Netz .	August	556.732	+ 87.554	591.489	— 128.309	—	—	—	—	1,674.206	+ 484.309
Neues Netz .	August	398.203	+ 70.269	36.728	— 43.901	—	—	—	—	602.239	+ 161.645
Zusammen .	August	954.935	+107.823	628.217	— 172.210	—	—	—	—	2,276.445	+ 645.954
Buschtěhrader Eisenbahn .	August	707.998	+ 66.594	553.541	— 121.159	1,210.345	+ 399.618	1,853.384	+ 301.782	3,063.729	+ 701.400
Südbahn . .	Juli-Juni	—	—	—	—	15,100.000	+ 7,485.000	13,200.100	+ 2,207.000	28,300.000	+ 9,692.000
						15,904.000	+ 8,796.000	13,000.000	+ 3,001.000	28,900.000	+11,797.700
K. k. österr. Staatsbahnen	Juli	—	—	—	—	47,275.200	+14,487.562	72,107.200	+15,931.360	119,382.400	+30,418.922
Kaschau-Oderberger Eisenbahn, österr. Netz . . .	August	340.067	—	327.691	—	579.169	—	1,938.419	—	2,517.588	+ 333.231

Digitized by Google

werbekammern aus vielen Ländern Österreichs teil. Bei den Verhandlungen wurde in organisatorischer Hinsicht von manchen Seiten auf die Mängel hingewiesen, die dadurch entstehen, daß viele Lokalbahnen durch fremde Bahnen betrieben werden und es wurde deshalb die Übernahme der Verwaltung und des Betriebes solcher Lokalbahnen durch die Eigentumsverwaltungen oder durch die autonomen Landesbehörden in Erwägung gezogen. Auch in betriebswirtschaftlicher Beziehung gelangten manche Anregungen behufs Vereinfachung und Verbilligung des Betriebes zur Sprache, wobei man insbesondere die Elektrifizierung der Lokalbahnen als dringend notwendig bezeichnete. Die Tariffragen wurden gleichfalls eingehend erörtert. Die bisherige ungleiche tarifarische Behandlung verschiedener von Lokalbahnen durchzogenen Wirtschaftsgebiete erkannte man für deren gleichmäßige wirtschaftliche Entwicklung als hemmend an und empfahl deshalb eine möglichst einheitliche Tarifgestaltung, besonders im Wege der Durchrechnung eines einheitlichen Tarifbaremes von und nach den Hauptbahnen, jedoch unter Wahrung möglichster Tariffreiheit für den eigenen Lokalbahnverkehr zwecks allfällig erforderlicher Sondergestaltung der Lokalbahntarife. Zum Schlusse gelangte eine Erklärung zur Annahme, mit der die Regierung aufgefordert wird, zur Umgestaltung des gesamten Lokalbahnwesens unter Heranziehung der beteiligten Kreise des Wirtschaftslebens bei der unaufschiebbaren Neugestaltung des gesamten Staatseisenbahnwesens zu schreiten.

BUCHANZEIGEN.

Der Kruppsche Kleinwohnungsbau. Rund 150 Bildertafeln mit Hausplänen und vielen Textabbildungen herausgegeben von der Gesellschaft für Heimkultur e. V. in Wiesbaden. Mit begleitendem Text der Bauberatungsstelle Dr.-Ing. Herm. Hecker in Düsseldorf. Bei Vorausbestellung 10 Teile zu je Mk. 1 (Porto 10 Pfg.). Nach Erscheinen vollständig gebunden Mk. 12 (Porto 50 Pfg.), Heimkulturverlag, Wiesbaden.

Für die Wohnungsfürsorge der Neuzeit seitens Staat, Gemeinde, Industrieller, Bauvereinen und Bauunternehmern sowie für die Kriegerheimstätten ist dieses Werk mit seiner Fülle vorbildlicher Hauspläne der ausgeführten Bauten unentbehrlich. Wo man künftig Kleinhaus- oder große Mehrfamilienhäuser bauen will, kann man mit Vorteil an den langjährigen Erfahrungen Krupps auch auf diesem Gebiete viel lernen. Der Preis dieses gemeinnützigen Werkes ist erstaunlich niedrig bemessen, es macht sich schon bei dem kleinsten Bauplan bezahlt. Mitglieder der Gesellschaft für Heimkultur erhalten es kostenlos.

KLUBNACHRICHTEN.

Veränderungen im Stande der Klubmitglieder im III. Quartal 1918.

Eingetreten sind als ordentliche Mitglieder die Herren:
Bach Franz, Oberstaatsbahnrat;
Bardach Eduard, Ing., k. k. Oberbaurat;
Bergl Moriz, Oberinspektor der D. D. S. G.;
Blatt Hugo, Oberrevident;
Bonhard Josef, Dr., Staatsbahnrat;
Brunner Martin, Oberrevident;
Cervyk Franz, Oberrevident;
Dubsky Eduard, Oberrevident;
Ehler Anton, Oberrevident;
Eigenbauer Josef, Revident;
Emky Viktor, k. k. Hilfsämter-Direktor;
Endres Xaver, Inspektor i. R.;
Fukar Vinzenz, Oberinspektor;
Galba Julius, Dr., Oberstaatsbahnrat;
Grünfeld Rudolf, Dr., Oberstaatsbahnrat;
Hammel Friedrich, Revident;
Holeczek Wilhelm, Ing., k. k. Oberbaurat;
Holler Adolf, Oberrevident;
Jovanovicz Rudolf, Ing., Staatsbahnrat;
Kamptner Karl, Inspektor i. R.;
Kloss Georg, Inspektor;
Kokoschinegg Gustav, Dr., k. k. Regierungsrat;
Kolbe Dominik, Bureauchef der D. D. S. G.;
Krallert Franz, Dr., Bahnoberkommissär;
Kuttig Zdenko von Domberg, k. u. k. Oberleutnant des Generalstabes;
Leeder Oskar, k. k. Regierungsrat;
Leeder Rudolf, Ing., Zentralinspektor;
Menkes Wilhelm, Oberrevident;
Mossmann Rudolf, Dr., Bahnkommissär;
Messing Nathan, Generalsekretär der L. Cz. J. E.
Pawlikowsky Franz, Kommissär;
Platzer Theodor, Revident;
Pollak Gustav, Ing., Oberstaatsbahnrat;
Pollak Rudolf, Dr., Staatsbahnrat,
Prayon Josef, Dr., Staatsbahnrat;
Rayl Rudolf, Inspektor;
Redl Theodor, Dr., k. k. Ministerialrat;
Rosenzweig Leopold, Inspektor;
Rudel Viktor, Exzellenz, R. v., Dr., k. u. k. Geheimrat, Direktor der k. k. Nordbahn;
Sanzin Rudolf, Dr. Ing., Oberstaatsbahnrat;
Scheffold Julius, Inspektor i. R.;
Schön Karl, Oberrevident;
Schützenhofer Viktor, Ing., k. k. Baurat;
Schwehla Eduard, Ing., k. k. Oberbaurat;
Slowsa Gustav, Ing., Bauadjunkt;
Spitalmiller Theodor, Oberrevident i. R.;
Spitzer Arnold, Ing., Baukommissär;
Strobl Josef, Oberforstmeister, Mitglied des Staatseisenbahnrates;
Strobl Max, Abteilungsvorstand;
Tautenhayn Max, k. k. Rechnungsrat;
Thiessel Ferdinand, k. k. Oberrechnungsrat;
Thumb Josef, Ing., Oberstaatsbahnrat;
Trattinick Josef, k. k. Rechnungsrat;
Tschiggfrey Hermann von, Dr., k. k. Hofrat;
Ulrich Anton, Oberrevident;
Vogler Ernst, k. u. k. Militär-Intendant;
Wielemans Alexander, Edler von, Monteforte, k. k. Baurat.

Als außerordentliche Mitglieder die Damen und Herren:
Bier Elise, Beamtin;
Borak Otto, Dr. med., Privater;
Clerc Maria, Bahnoffiziantin;
Dattler Gisela, Private;
Dattler Karl, Dr., k. k. Gymnasial-Professor;
Frank Eugenie, Private;
Grögler Therese, Professorswitwe;
Hauler Edmund, Dr., k. k. Universitäts-Professor;
Hlawatschek Pauline, Private;
Hölzl Anton, k. k. Kommissär;
Holzner Fanny, k. u. k. Hauptmannsgattin;
Jambour Alois, Dr., k. k. Ministerialrat;
Kafka Karl, Kaufmann;
Kafka Lisa, Dr., Private;
Kulka Malvine, Private;
Moller Tilde, Dr., Private;
Paulizza Paula, Private;
Picha Josef, k. u. k. Ministerialrat;
Picha Wilhelm, Dr., k. k. Finanzsekretär;
Prem Sidonie, Private;
Schmolik-Finger Wilhelm, Dr., k. k. Hofrat;
Simon Paula, Private;
Singer Friderike, Beamtin;
Smola August Ingenieur;
Smolle Leo, Dr., k. k. Schulrat;
Sommer Helene, Beamtensgattin;
Taussig Clara, Inspektorsgattin.

Als unterstützende Mitglieder:
Bombach Fritz, Direktor der n.-ö. Eskomptegesellschaft;
Königl. ungarische Fluß- und Seeschiftahrt-Aktiengesellschaft Budapest.

Gestorben sind das Ehrenmitglied:
Eger Alexander, Freiherr von, Dr., k. k. Hofrat, Präsident der Südbahn.

Von ordentlichen Mitgliedern die Herren:
Khittel von Westhort Jaroslaw, k. k. Hofrat;
Leitner Oskar, k. u. k. Hauptmann;
Spiess Anton, k. k. Sektionschef;

Stand mit 30. September 1918: 7 Ehrenmitglieder, 1 lebenslängliches Mitglied, 648 ordentliche, 67 außerordentliche, 51 unterstützende, zusammen 774 Mitglieder.

Digitized by Google

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Zl. 1065—IV—18 am 4. September 1918.
4

Betreff: Aufhebung vorübergehender Verkehrseinschränkungen.

Die mit Wirksamkeit ab 15. Mai 1918 verfügte Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Station **Pettenbach, Steinbachbrücke, Vuchtivang** und **Voitsdorf** wurde mit 1. September 1918 aufgehoben.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Schlußtermine im Eilschiffverkehre auf der Strecke Linz—Wien.

Die Eilschiffahrten auf der Strecke Linz—Wien wurden diesjährig

von Wien nach Linz . . . . . am 15. September
„ Linz nach Wien . . . . . „ 16. „

geschlossen.

Wien, am 10. September 1918.

Personenverkehr.

Schluß der Postschiffahrten Passau—Linz.

Die Postschiffahrten auf der Strecke Passau—Linz wurden diesjährig mit letzter Fahrt in beiden Richtungen

am 22. September

geschlossen.

Wien am 13. September 1918.

Personenverkehr.

Schluß der Postschiffahrten Linz—Wien.

Die Postschiffahrten Linz—Wien wurden diesjährig wie folgt geschlossen, u. zw.:

von Wien nach Linz . . . . . am 27. September
„ Linz nach Wien . . . . . „ 29. „

Wien, am 14. September 1918.

Personenverkehr.

Schluß der Postschiffahrten Wien—Budapest.

Die Postschiffahrten auf der Strecke Wien—Budapest wurden diesjährig wie folgt geschlossen, und zwar mit letzter Fahrt:

von Budapest nach Wien . . . am 28. September
„ Wien nach Budapest . . . am 30. „

Wien, am 19. September 1918.

Wiedereröffnung des Frachtgutverkehres nach rumänischen Stationen.

Die mit 13. Mai 1918 erfolgte Sistierung der Güterannahme nach rumänischen Schiffsstationen wird mit 23. September 1918 aufgehoben und werden daher ab 23. September 1918 bis auf weiteres im Verkehre von den gesellschaftlichen Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Pozsony, Budapest, Vukovar, Ujvidék, Zemun, Báziás und Orsova nach Turn-Severin, Calafat, Corabia, Turn-Magurele, Giurgiu und Braila Frachtgüter bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Schiffsfrachtbrief wieder zur Beförderung angenommen.

Frachtgutbeförderung nach Sulina findet jedoch bis auf weiteres nicht statt.

Nach Galatz ist die Beförderung der bezeichneten Sendungen ab den vorgenannten Stationen der Strecke Regensburg—Orsova laut Kundmachung vom 28. Juni 1918 bereits bis auf weiteres wieder aufgenommen worden.

(Der Frachtgutverkehr von den genannten rumänischen Stationen nach den vorangeführten Stationen der Strecke Regensburg—Orsova, sowie der Frachtgutverkehr zwischen letzteren und den Donauhäfen Widdin, Lompalanka, Rahova, Somovit, Sistov, Rustschuk, Silistria und Cernavoda ist für Sendungen im Gewicht von mindestens 5000 kg bezw. unter Berechnung der Fracht für mindestens 5000 kg für den Schiffsfrachtbrief, ebenfalls bis auf weiteres offen.)

Auf die bezüglichen Sendungen finden die gesellschaftlichen Tarife und reglementarischen Bestimmungen nur insoweit Anwendung, als seitens der Heeresverwaltung nicht hievon abweichende Bestimmungen getroffen werden.

Im Verkehr von oder nach österreichischen oder ungarischen Stationen werden bis auf weiteres für die betreffenden Sendungen im allgemeinen die Frachtsätze des gegenwärtig gültigen Lokalgütertarifes, für Holz der Post H—13 und der Post H—14 und Hölzer der Post H—15 die Frachtsätze der Klasse B berechnet;

im Verkehr von oder nach Regensburg und Passau werden bis auf weiteres die nach Vorstehendem für Linz zu berechnenden Frachtsätze, und zwar für Regensburg mit einem Zuschlage von 50 Centimes Gold, für Passau mit einem Zuschlage von 25 Centimes Gold für 100 kg angewendet.

Die Schiffssätze der Tarife für die Donau-Umschlagverkehre, der Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der königl. bulgarischen Staatseisenbahnen und Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Ausnahmetarife und Kartierungssätze finden keine Anwendung.

Weiters gelten für den in Rede stehenden Verkehr u. a. folgende Bestimmungen:

Barvorschüsse oder Nachnahmen nach Eingang sind nicht zulässig.

Eine Versicherung des über den tarifmäßig versicherten Wert (Frcs. 120 für 100 kg) hinausgehenden Mehrwertes wird seitens der Gesellschaft nicht übernommen. Bei Liquidierung eventueller Schadensbeträge wird der fixe Umrechnungskurs von Frcs. 100 = K 147 bezw. = Lei 147 bezw. = Leva 147 angewendet.

Güter, welche zur Weiterbeförderung nach der Türkei bestimmt sind, dürfen nur nach Cernavoda oder Braila aufgegeben werden; für die Weiterbeförderung von diesen Häfen haben die Parteien zu sorgen. Infolge des Mangels von Lagerräumen an den Schiffsstationen Cernavoda und Braila müssen die dort angelangten Güter von den Parteien sofort bezogen und abgeführt bezw. weitergesendet werden. Alle Konsequenzen verzögerter Entladung der Schleppe belasten die Parteien bezw. die Sendungen.

Bezüglich der Frachtsätze und sonstigen näheren Bestimmungen, sowie über die Bedingungen, unter welchen eventuelle Schleppladungen zur Beförderung angenommen werden, erteilen über Anfrage die gesellschaftliche Direktion in Wien, die gesellschaftliche Verkehrsdirektion in Budapest oder die beteiligten gesellschaftlichen Stationen Auskunft.

Wien, am 19. September 1918.

Für das österreichische Patent Nr. 63227 der Firma Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein, Akt.-Ges., Osnabrück, vom 15. August 1913, betreffend:

„Schienenstoßverbindung"

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefl. Angebote an obengenannte Firma erbeten.

SÜDBAHNHOTEL
SEMMERING
1000 m SEEHÖHE
DAS GANZE JAHR GEÖFFNET.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 17. Wien, den 15. Oktober 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Ein Rückblick auf die Entwicklung der Dampfschiffahrt auf der Donau. (Unter besonderer Rücksichtnahme auf die I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.) Von kais. Rat Konstantin Lazarich, Zentral-Inspektor der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft i. P. (Schluß zu Nr. 16.) — Kanaltransportersatz. Vortrag, gehalten von k. k. Regierungsrat Leopold R. v. Stockert im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten am 19. Februar 1918. (Schluß zu Nr. 16.) Schiffahrt: Die Schiffahrtsabgaben auf der Donau und der Elbe. Verschiedenes: Fahrbetriebsmittelbestellungen der k. k. Staatsbahnen vor und während des Krieges. Einführung der Gewinnbeteiligung bei den königlich ungarischen Staatsbahnen. Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Preußen am 31. März 1917. — Buchanzeigen: Gedenkschrift zum 25jährigen Bestehen des Bayerischen Kanalvereines.

Ein Rückblick auf die Entwicklung der Dampfschiffahrt auf der Donau.

(Unter besonderer Rücksichtnahme auf die I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.)

Von kais. Rat Konstantin Lazarich, Zentral-Inspektor der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft i. P.

(Schluß zu Heft 16.)

All diese großzügigen Ausdehnungsbestrebungen wurden mit einem Schlage ins Stocken gebracht durch den Pariser Frieden vom 30. März 1856, welcher die Freiheit der Schiffahrt auf der Donau proklamierte und hiedurch das Privilegium zerstörte, das die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für die schweren pekuniären Opfer in Betriebsanlagen entschädigen sollte, die sie im allgemeinen Interesse gebracht hatte.

Artikel XV des Pariser Vertrages lautete:

„Nachdem durch die Wiener Kongreßakte die Grundsätze für die Regelung der Schiffahrt auf denjenigen Flüssen, die mehrere Staaten trennen oder durchlaufen, festgestellt worden sind, so kommen die vertragsschließenden Teile unter sich überein, daß die Grundsätze in Zukunft gleichermaßen auf die Donau und ihre Mündungen Anwendung finden sollen. Sie erklären diese Bestimmung von nun an als zum öffentlichen Recht gehörig und stellen dieselben unter ihre Garantie.

Die Schiffahrt auf der Donau darf künftighin weder irgend einer Hemmnis, noch einer Abgabe unterworfen werden, welche durch die in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen nicht vorgesehen wären. Es wird daher auch weder ein Zoll, welcher allein auf die Tatsache der Beschiffung des Flusses gegründet wäre, noch irgend eine Abgabe von den Waren erhoben werden, die sich an Bord der Schiffe befinden. Die für die Sicherheit der durch diesen Fluß getrennten oder durchströmten Staaten zu erlassenden Polizei- und Quarantänevorschriften werden in einer Weise abgefaßt werden, um so viel als nur immer möglich, die freie Bewegung der Schiffe zu begünstigen. Mit Ausnahme dieser Vorschrift wird der freien Schiffahrt kein Hindernis irgend welcher Art entgegengesetzt werden."

Die Frage einer Entschädigung an die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Wegfall ihres Privilegiums, welches doch bis Ende 1880 lief, wurde mit keinem Worte hiebei berührt und von dem österreichischen Handelsministerium laut Erlaß vom 5. Mai 1856 nur mit der allgemeinen Bemerkung erledigt, daß „nur für den Fall, daß dennoch die Gesellschaft durch das Entfallen der ausschließlichen Berechtigung in ihren Erträgnissen benachteiligt werden sollte, sich die Regierung bereit erkläre, für eine angemessene Ausgleichung zu sorgen, insoweit und insolange die Gesellschaft an die onerosen Bedingungen des bisherigen Schutzverhältnisses gebunden bliebe".

Obwohl der damalige Geschäftsbericht für das Eintreten in die freie Konkurrenz mutig das Wort sprach unter Hinweis darauf, daß „jene Maßregeln, welche auf der Donau und ihren angrenzenden Flußgebieten ein regeres Leben hervorrufen werden, nicht bloß umfassende Stromregulierungen, sondern auch mannigfache andere, bisher hart entbehrte, dem Handel und der Schiffahrt erforderliche Vorkehrungen und Einrichtungen im Gefolge haben werden, Auslagen, welche künftighin das Allgemeine treffen werden", so überwog doch bei der Mehrheit der Aktionäre die Besorgnis vor der Konkurrenz das Gefühl der eigenen Kraft.

Und so kam das Übereinkommen vom 23. Mai 1857 zustande, welches der Gesellschaft bis zum Jahre 1880 als Ersatz des Privilegiums ein Reinerträgnis in der Höhe von 1,920.000 fl. gewährleistete, welches jedoch bei geringerem Jahreserträgnis nur als Vorschußleistung bei 4%iger Zinsentschädigung an die Staatsverwaltung gedacht war, dabei jedoch an Bedingungen wie u. a.: Beibehaltung des fundus instructus auf dem bisherigen Stand, Amortisation des Aktienkapitals, Beibehaltung unrentabler und Eröffnung neuer Linien nach Gutdünken der Regierung, Ausschluß von Tariferhöhungen geknüpft waren, welche die Bewegungsfreiheit der Gesellschaft gegenüber jeder künftigen freien Schiffahrtskonkurrenz ganz unterbanden. Zum Glück war darin ein Passus bezüglich einer auch früheren Kündigungsmöglichkeit vorgesehen. Die Freigebung des Schiffahrtsverkehres wurde mittlerweile mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1858 an festgestellt.

Die erste Folge dieses neuen Abkommens war, daß die österreichische Regierung ihre bisherige Politik des Drängens auf Vermehrung der Dampfer- und Schleppflotte aufgab und nur jene Neubauten zuließ, welche zu speziellen Diensten, wie z. B. die seichtgehenden Zugdampfer für die Katarakten und die Save, unbedingt notwendig waren.

Digitized by Google

Schon in den ersten Jahren dieses neuen Übereinkommens zeigte es sich, daß die Gesellschaft infolge einiger ungünstiger Schiffahrtsjahre genötigt war, die Staatshilfe in Anspruch zu nehmen. Hiedurch wuchs die Schuldenlast an und dabei wurde von der Verwaltung der Mangel an Bewegungsfreiheit in jeder Beziehung drückend empfunden. Dies führte zu weiteren langwierigen und schwierigen Verhandlungen mit der österreichischen Regierung und endlich zur Feststellung einer beiderseits annehmbaren Kündigungsvereinbarung, worin die Summe der nach dem Jahre 1880 rückzuzahlenden Staatsvorschüsse eine wesentliche Rolle spielte.

Dadurch, daß in den letzten Jahren auch die kgl. ungar. Regierung an dieser Angelegenheit beteiligt war, verzögerte sich der Abschluß neuerdings und die Gesellschaft erhielt erst nach A. H. Sanktion der bezüglichen Gesetze im April 1873 ihre volle Freiheit wieder.

Das erste Ergebnis des Pariser Friedens vom März 1856 in bezug auf die Freiheit des Donauverkehres war die Ernennung einer Donaukommission mit dem Sitze in Tultscha, in welcher sämtliche europäischen Großmächte und später auch die östlichen Uferstaaten vertreten waren, welche Kommission auf Grund von Schiffahrtsabgaben für diesen speziellen Zweck die Fahrbarmachung des Sulinaarmes sowie der Sulinadonaumündung für die großen und tiefgehenden Seedampfer zur Aufgabe hatte.

Diese Regulierung ging flott vonstatten und es entwickelte sich bald darauf bei günstigen Getreidekonjunkturen ein Riesenverkehr ab Braila—Galaz überseeisch über Sulina, dementsprechend auch eine stattliche Anzahl von Zugdampfern und großen Getreideschleppern auf der untersten Donau Beschäftigung fand, welche die Zufuhren donauabwärts bis längseits des Seedampfers Braila oder Sulina vermittelten. Dagegen dauerte es bis Herbst 1898, bis das letzte Stück der regulierten Kataraktenstrecke: der Eiserne Torkanal längs des serbischen Ufers dem Verkehre fertig übergeben worden ist.

Die übermäßige Strömung in diesem Kanale trachtete die kgl. ungar. Strombau- und Betriebsleitung durch einen Seilschiffbetrieb für die Beförderung der schwerbeladenen Fahrzeuge durch den Kanal zu überwinden. In allerjüngster Zeit (während des jetzigen Krieges) wurde eine Eisenbahn neben dem Ufer mit Zugseilvorrichtung zur Remorkierung angelegt und mit Erfolg verwendet.

Also erst vom Herbst 1898 an ist es ermöglicht worden, daß Getreideschleppe, mit Produkten der neuen Ernte (August-September) in einer rumänischen Donaustation beladen, unabhängig vom jeweiligen Wasserstande, ungehindert die Katarakten passieren und in wenig Wochen Budapest, Wien und dank der bedeutend verbesserten Stromrinne auch Passau und Regensburg erreichen konnten. Im Gegensatze hiezu standen in früheren Zeiten diese Fruchtschleppe oft monatelang in Turnseverin und Gönyü, auf Wasserbesserung wartend und trafen in Passau-Regensburg erst im Laufe des nächsten Frühjahres ein.

Kein Wunder, daß wegen der pünktlichen Ablieferung die einen sehr weiten Umweg zurücklegende und mit vielfachen Umladungen verbundene zusammengesetzte See- und Rheinroute für Sendungen aus der unteren Donaugegend nach Westbayern und Württemberg dem im Ablieferungstermine unsicheren Donauwege vorgezogen wurde, ein Zustand, welcher wie gesagt, nunmehr der Vergangenheit angehört.

Eine große Arbeitsleistung bildete die seit einer Reihe von Jahrzehnten ausgeführte und jetzt noch nicht vollständig beendete Regulierung der oberen Donaustrecke Regensburg-Gönyü, welche zum Teile die felsige Fahrbahn in den Gebirgsstrecken, zum größeren Teile jedoch die Bändigung des wilden Stromes in dem östlichen Teile umfaßte, welcher seine Bahn willkürlich und rasch in dem häufig uferlosen Alluvialgebiete wechselte und durch eine Anzahl von Nebenläufen seine Wassermassen zersplitterte.

Es wurde seitdem bereits der große Vorteil erreicht, daß nunmehr Fahrzeuge mit einem Tiefgange von 18 *dm* einen großen Teil des Jahres hindurch die seinerzeit so gefürchteten Untiefen der oberen Donau durchfahren können.

Der Unterschied in der Leistungsfähigkeit im Massengüterverkehre auf der Donau zwischen damals und jetzt wird durch ein Beispiel am besten klargemacht. Vor 50 Jahren war der Normaltyp der sogenannte III-Klass-Schlepp, der bei der damals üblichen Tauchung von 14 *dm* eine Ladung von 250 *t* enthielt. Drei dieser Fahrzeuge war der gewöhnliche Anhang eines für die damaligen Verhältnisse kräftigen Zugdampfers bergwärts auf der Strecke Gönyü—Wien—Passau.

Der jetzt am häufigsten gebaute Warenboottyp ist der sogenannte 6700er Schlepp, welcher selbst bei Niedrigwasser noch immer 440 *t* Ladung nimmt.

Wenn weiter berücksichtigt wird, daß die modernen, leistungsfähigen Zugdampfer bei gleicher Geschwindigkeit und ähnlichem Kohlenverbrauch in der Stunde vier Warenboote zu 400 bis 500 *t* Tauchung gegen den Strom ziehen und daß durch den Wegfall der Strombarrieren langwierige und viel Schiffsmaterial beanspruchende Zwischenaufenthalte und Umladungen jetzt vermieden werden, so tritt der Unterschied in der bedeutend größeren Leistung und der geringeren Regie im Massengutverkehre einleuchtend zutage.

Nicht zu vergessen sind die Vorteile, welche die modernen Landungsplatzanlagen mit ihren mechanischen Ladevorrichtungen, den Lagerhäusern und den Bahnumschlaggeleisen im Vergleiche zu den früheren primitiven Anlagen bieten.

Weiters kann man sich leicht vorstellen, daß die größten Hemmnisse für die Schiffahrt gerade während der Bauzeit, welche namentlich auf der oberen Donau Jahrzehnte in Anspruch nahm, entstanden sind, u. zw. am meisten an jenen Stellen, wo unregulierte Strecken sich an regulierte anreihten oder während der noch nicht erlaubten Benutzung der neuen Fahrbahn mit derselben parallel liefen. Dies waren allerdings schwere Jahre für eine Schiffahrt, welche glatt und ökonomisch betrieben werden soll.

Um zu dem chronologischen Faden der Entwicklung der I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach dieser Abschweifung wieder zurückzukommen, sei nur erwähnt, daß die Geschäftsjahre nach Beendigung des Krieges im Jahre 1866 bis zum Frühjahr 1873 für dieses Unternehmen eine Zeit großer Güterbewegung und befriedigender Einnahmen bedeuteten.

Der Sommer 1873, des bekannten Wiener Weltausstellungsjahres, brachte uns außer der Cholera die erschütternde Geld- und Handelskrise, welche auf eine Reihe von Jahren jede größere Entwicklungsbestrebung lähmte.

Im Jahre 1874 wurde die in Liquidation getretene Vereinigte Ungarische Dampfschiffahrts-Gesellschaft um den Preis von 4,405.100 fl. durch die I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft angekauft, wodurch diese einen Zuwachs von 45 Dampfern, von 79 eisernen Deckschleppen und sonstigem Schiffahrtsmateriale, weiters von zwei günstig gelegenen Kohlenwerken erfuhr und außerdem einer lästigen Schiffahrtskonkurrenz ledig wurde. Allein die schlechten Betriebsjahre 1874 bis 1877, die seit 100 Jahren in diesem Umfange nicht vorgekommenen Hochwässer mit lange andauernden Überschwemmungen im Donau- und Theißgebiete

Digitized by Google

im Jahre 1876, sodann die den Verkehr lähmenden Einflüsse des russisch-türkischen Krieges (1877 bis 1878), ließen eine rationelle Ausnutzung der gesamten Schiffsflotte nicht zu, ganz abgesehen davon, daß die mindere Leistungsfähigkeit vieler der im Jahre 1874 gekauften Objekte zahlreiche Kassierungen und kostspielige Umbauten zur Folge hatte.

Erst das Jahr 1878 mit seinem großen kommerziellen Aufschwung nach Beendigung des russisch-türkischen Krieges und den bedeutenden Militärtransporten auf der Save nach Bosnien brachte der Gesellschaft wieder günstige Einnahmen und auch die Anerkennung der k. u. k. Militärverwaltung für die geleisteten wertvollen Dienste anläßlich der Okkupation dieses Landes.

Ein Verkehrszweig, der von der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft während der Siebziger- und zum Teil Achtzigerjahre des verflossenen Jahrhunderts mit großen Kosten eingeführt, späterhin aber wieder eingezogen worden ist, nämlich die Drahtseil- und Kettenschiffahrt, welche auf anderen Flüssen mit Erfolg eingeführt worden ist, möge nur kurz hier besprochen werden. Diese Einführung, welche nur für Strecken mit stärkerer Strömung, also namentlich auf der oberen Donau geplant worden war, bewährte sich trotz der unläugbaren Ersparnisse an Heizmaterialien gegenüber den freifahrenden Zugdampfern nicht, u. zw. aus folgenden Ursachen:

1. Der Dampfer bewegt sich bergwärts (gegen den Strom) durch Aufwinden der von der Flußsohle gehobenen Kette durch die Kettentrommel mit seinem Anhange langsam vorwärts; auf gleiche Art kann derselbe jedoch stromabwärts seine Fahrzeuge nicht abführen, weil die Strömung rascher fließt, als sich der Dampfer an der Kette fortbewegen kann. Daher mußten die Kettendampfer speziell für die Talfahrt (oder auch bei Kettenbrüchen) mit Schaufelrädern analog den freifahrenden Zugdampfern versehen werden, welche durch ein Kupplungssystem nach Bedarf entweder ein- oder ausgeschaltet werden konnten. Dies war also schon eine kostspielige Investition;

2. durfte die Kette im Strome auf verschiedenen Teilstrecken der oberen Donau aus verkehrstechnischen und auch politischen Gründen nicht gelegt werden, infolgedessen auf den übrigen ergänzenden Teilstrecken freie Zugdampfer den Anhang wieder übernehmen mußten. Hiedurch erfolgten unvermeidliche Aufenthalte, Verzögerungen und Verteuerung des Betriebes;

3. mußte man mit den namentlich bei höherem Wasserstande sich öfter ereignenden und auch nicht ungefährlichen Kettenbrüchen rechnen, welche bis zur Wiedereinfügung der Kettenglieder jedesmal bedeutende Zeitaufenthalte verursachten;

4. eine Hauptschwierigkeit auf der rasch fließenden oberen Donau bildet die große Schotterbewegung, so zwar, daß alljährlich vor Schiffahrtsschluß die gesamte Kette aus dem Flußbette gehoben und in Warenbooten über Winter geborgen werden mußte, da man anderenfalls das Risiko lief, daß die Kette während der mehrmonatlichen Untätigkeit durch die starke Schotterbewegung am Flußgrunde ganz verschüttet werden könnte.

Diese Hebung der Kette war gewöhnlich eine mehrere Wochen dauernde, Dampfer und noch mehr Warenboote beanspruchende Arbeit, u. zw. zu der wichtigen Betriebszeit vor Schiffahrtsschluß, wo jeder Dampfer zur Weiterführung und Sicherung von Schleppmateriale und Ware vor Wintergefahr dringend benötigt wurde. Der gleiche zeitraubende Vorgang trat bei Schiffahrtsbeginn behufs Legen der Kette in die Fahrbahn wieder ein.

All diese Gründe und die immer zunehmende stärkere Abnutzung der Kette veranlaßte die Gesellschaft, diesen Betrieb aufzulassen.

Der Drahtseilbetrieb war für diese schwierige Schiffahrt noch weniger geeignet.

*

Der Personenverkehr, welcher im ersten Jahrzehnt des Bestandes der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für ihre Betriebsausdehnung ausschlaggebend war, wurde nach und nach durch die rasche Entwicklung des Güterverkehres in die zweite Linie geschoben und bildete schließlich nach sukzessivem Ausbau der Parallelbahnen im Donau-, Theiß- und Savegebiet auf diesen Strecken keine absolute Notwendigkeit mehr, sondern eine Annehmlichkeit für das reisende Publikum, welches auf den frequenteren Strecken nur durch den Komfort, mäßige Fahrpreise und gute Verpflegung auf den Schiffen herangezogen werden konnte.

Die einzige Flußstrecke Belgrad—Braila—Galaz weist heute noch in einem großen Teile ihres Laufes das Fehlen von Parallelbahnen auf und liefert auch die stärkeren Frequenzziffern in den Frühjahrs- und Herbstmonaten.

Der Personenverkehr über den Donauweg nach und von Konstantinopel, welcher durch die Eröffnung der Bahnlinie Rustzuk—Varna kürzere Zeit hindurch als rascheste Verbindung über Bazias einen größeren Aufschwung nahm, flaute sofort nach Eröffnung der Orientbahn Belgrad—Sofia—Konstantinopel und der östlicheren Linie über Bukarest—Konstanza ab.

Sehr beeinträchtigt wurden die Einnahmen der mittleren Donau durch die ungarische Transportsteuer, welche im Herbste 1875 eingeführt wurde und damals für Personen-Gepäck 10%, für Eilgüter 3%, für Frachtgut 2% betrug. Dieselbe wurde im Laufe der Jahre zweimal erhöht und außerdem entgegen den klaren Bestimmungen der Pariser Donauakte, auch für die Ungarn transitierenden Transporte (also den gebührenfreien Durchfuhrsverkehr) eingehoben.

Die von den Staatsbahnen in Ungarn und späterhin in Österreich eingeführten Zonentarife schlossen durch ihre billigen Preise, namentlich auf weiten Entfernungen (Maximalzone), so ziemlich jede Schiffahrtskonkurrenz im Personenverkehre aus.

Desgleichen führten die ungarischen Staatsbahnen (im geringeren Maße auch die österreichischen Staatsbahnen) im schärfsten Konkurrenzkampfe gegen die Schiffahrt die sogenannten Saisontarife für eine Reihe von der Schiffahrt bisher geführten Artikel zwischen Wien—Budapest und den mittel- und südungarischen Bahn- (und zugleich Schiffs-) Stationen (auch in Verbindung mit Serbien und Rumänien) ein, welche wesentlich billiger waren als die Frachtsätze mit den von der Schiffahrtskonkurrenz nicht erreichten ungarländischen Binnenstationen gleicher Entfernung. Verschärft wurde diese Maßnahme durch die Forderung, daß zur Inanspruchnahme der billigen „Saisonsätze" auch für die im Winter während der geschlossenen Schiffahrt aufgegebenen Quantitäten die doppelte Menge per Bahn zur Zeit der offenen Schiffahrt seitens jeder einzelnen Partei aufgeliefert werden müsse.

Einen schweren Schlag erfuhr die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Jahre 1876 durch die Bestimmung der österr.-ungar.-rumänischen Handelskonvention, wonach alle von und nach Rumänien zu verschiffenden Güter einen Zollzuschlag von einem halben Prozent des Wertes zu zahlen hatten, angeblich, um hiedurch dem Lande Rumänien eine Entschädigung für die von demselben geschaffenen Hafenanlagen (von oft problematischem Werte) zu bieten. Hiedurch waren die höherwertigen Güter überhaupt vom Schiffahrts-

Digitized by Google

verkehre ausgeschlossen. Zur Unterstützung dieser Absicht der rumänischen Regierung wurde die bisher von den Schiffsumschlagsgütern stark in Anspruch genommene, zwar auch rumänische, aber weit kürzere Staatsbahnlinie Giurgevo—Bukarest mit einem 70%igen Frachtenzuschlage belastet.

Eine weitere empfindliche, diesmal Schiffahrtskonkurrenz, die ihres politschen Beigeschmackes halber erwähnt zu werden verdient, war jene des Fürsten Gagarin. Diese Unternehmung befuhr zuerst die Linie Odessa—Galaz, dehnte später ihre Fahrten bis Sistov in Bulgarien und als zweite Etappe bis Radujevatz in Serbien aus, von wo aus der Anschluß an die nationale serbische Dampfschiffahrt — eine Gründung jüngeren Datums — stattfand. Beide Unternehmungen erfreuten sich der tatkräftigen Unterstützung ihrer Regierungen, die durch diesen Anschluß ungehindert ihre Güter austauschen konnten. Gegen all diese Bahn- und Schiffahrtskonkurrenten mit ihrem starken Rückhalt an den nationalen Festigungen mußte die I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ganz allein auf ihre eigene Kraft angewiesen, ohne jedweder Unterstützung den Kampf aushalten.

Unter solch schwierigen Verhältnissen darf es nicht wundernehmen, daß die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft sich ernstlich mit der Frage beschäftigte, ihre unrentablen Linien, und dies waren in erster Reihe ihre Personenfahrten, (sowie der Zwischengüterverkehr der kleineren Stationen) auf der Donaustrecke oberhalb Wiens, ferner die Lokalfahrten im Bereiche der Stadt Budapest aufzulassen.

Einerseits zum Schutze der Weiterführung der betreffenden Betriebe auf der ohnehin verödeten österreichischen Donau oberhalb Wiens und weil andererseits die Möglichkeit bestand, daß die I. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft infolge ihrer damaligen nicht günstigen finanziellen Lage genötigt sein könnte, ihr Schwergewicht nach Ungarn zu verlegen, kam der Subventionsvertrag mit der österreichischen Regierung vom Jahre 1892 zustande, der den Anfang einer Anzahl neuer Vereinbarungen bildete.

Freilich, eine Folge hatte dieser Subventionsvertrag, indem er den ersten Anlaß zur Gründung der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Gesellschaft durch wesentliche Opfer der kgl. ungar. Staatsverwaltung bildete.

Das Entstehen der verschiedenen außerösterreichischen Schiffahrtsgesellschaften, welches zumeist aus dem Bestreben maßgebender Kreise, unabhängig vom etwaigen österreichischen Einflusse nationale Schiffahrtspolitik betreiben zu können, zu erklären ist, brachte wenigstens das eine Gute für die I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit sich, daß das Odium, welches infolge ihrer Machtstellung aus früherer Zeit im Auslande und auch in Österreich selbst auf ihr lange gelastet hat und welches ihr viele Sorgen, Kämpfe und Opfer kostete, wegen der gleichmäßigen Behandlung der übrigen Schiffahrtsunternehmungen in fremden Staatsgebieten (im sogenannten Reziprozitätsverfahren) eine wesentliche Abschwächung erfahren hatte. Jetzt, durch den Wegfall der größten Hindernisse im Donauverkehre, gilt die Devise der Ellbogenfreiheit für den Stärkeren und Tüchtigeren und dieser wird am leichtesten im künftigen unvermeidlichen freien Konkurrenzkampfe das Feld behaupten.

Bemerkenswert ist, daß seit Kriegsbeginn die Schiffahrtsgesellschaft des Bayrischen Lloyd mehr und mehr an Boden gewinnt. Diese ist der Anfang einer größeren deutschen Schiffahrtsaktion, welche, auf dem Umbau des vielerörterten Donau-Main-(Ludwigs)-Kanales fußend, später jedenfalls große Bedeutung gewinnen wird. Die Interessenten streben an, die Ausmessungen dieses zu erweiternden Kanales derart festzustellen, daß Schiffe mit 1000 Gewichtstonnen Tragvermögen diesen Kanal anstandslos benutzen können und daß die bayerische Donau von Kelheim bis Passau und daran anschließend, die österreichische Strecke derart reguliert werde, daß dieser Schlepptyp anstandslos von Rotterdam bis Sulina zu verwenden ist. Für die Neuanlage der Kanäle auf österreichischem Boden wurde bekanntlich der Warenboottyp mit höchstens 670 *t* Tragvermögen als Norm angenommen. Durch die Eröffnung des Donau-Main-Kanales nach diesem großzügigen Plane wird ohne Zweifel mit einem Schlage die bisher als verödet beklagte Donaustrecke oberhalb Wiens einen ungeahnten Aufschwung nehmen. Wien als Handels- und Schiffahrtsplatz wird unbedingt an diesem Aufschwung seinen Anteil haben. Ungelöst bleibt jedoch heute noch die Frage, die für den Weltverkehr wohl eine bescheidene Rolle spielt, uns Bewohnern von Wien und der beiden Erzherzogtümer Österreichs aber am Herzen liegt, welchen Einfluß diese Verkehrsumwälzung auf die Großindustrie, das Gewerbe und die Landwirtschaft der mit dem Donautale verbundenen österreichischen Interessenten ausüben wird.

. Mit dem Abschlusse der Donauregulierung und den angestrebten Kanalanschlüssen wird indeß der Traum und ein großer Teil des Lebenswerkes des edlen und weitblickenden Grafen Stephan Széchényi, wenngleich erst ein Jahrhundert später, zur Wirklichkeit; die Donau wird zur Pulsader Zentraleuropas, die eigentliche Mittlerin des Verkehres zwischen Okzident und Orient, welche zum Segen der Bewohner dieses umfangreichen Verkehrsgebietes und unseres engeren Vaterlandes in lang andauernder Friedensarbeit ihre volkswirtschaftliche Aufgabe voll erfüllen möge.

Kanaltransportersatz.

Vortrag, gehalten von k. k. Regierungsrat Leopold R. v. Stockert im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten am 19. Februar 1918.

(Schluß zu Heft 16.)

Um ein Beispiel anzuführen, müßte es möglich gemacht werden, daß bevor die künstlichen Wasserstraßen eröffnet sind, zum Beispiel von einer Glasfabrik in Böhmen, Glaswaren schon in der Fabrik in den abhebbaren Wagenkasten — oder nur Teilwagenkasten — verladen, plombiert nach dem günstigst gelegenen Donauumschlagsplatz auf dem einheitlichen Wagenlaufgestelle verführt, dort auf ein Donauschleppschiff überhoben und nach Lom befördert würde. In diesem Umschlagplatze würde die Überhebung auf den auch dort vorhandenen einheitlichen Plattformwagen erfolgen und der plombierte Wagenkasten bis zu seinem Endziele, etwa Sofia, geführt werden. Selbstverständlich müßten dort, wo auf häufigere Wagenkastenumladung zu rechnen ist, die dem erwarteten Verkehre entsprechende Krananlage und eine zureichende Zahl von Plattformwagen oder Laufgestellen einheitlicher Bauart, vorhanden sein, wobei eine Teilkastenverladung jeweils auch auf nicht normalisierten Plattformwagen, wenn auch vielleicht weniger wirtschaftlich, durchführbar wäre.

Vor allem müßte eine genügende Zahl von Schleppschiffen für die Wagenkastenverladung auf den verschiedenen Wasserstraßen und die notwendigen Umladevorrichtungen zur Ermöglichung raschester, sicherster und billigster Überhebung vorgesehen werden.

Wo es sich um die rascheste Zufuhr, insbesonders schüttbaren Gutes als Kohle, Dungstoff, Baumaterial usw. zum Verbraucher handelt, dürfte sich die Normalisierung kleiner Wagenkastenabteile mit etwa 3000 *kg* Tragfähigkeit für deren beladene Umladung auf Lastwagen oder Kraftwagenuntergestelle, und auch die Normalisierung von deren Rahmen, empfehlen.

Digitized by Google

Auch wäre zu erwägen, ob die hier angeregte Kastenverladung in kleineren Einheiten nicht für Zwecke der Post verwendet werden könnte. Die aus dem Felde heimkehrenden Kraftfahrzeuge könnten zweifellos unschwer für die Abfuhr von Teilkasten ausgestaltet werden.

Nachdem es sich hier um Vorschläge handelt, die in erster Linie Österreich bis zur Fertigstellung der künstlichen Wasserstraßen, jene Vorteile sichern soll, die es einst aus diesen gewinnen will, würde es füglich genügen, wenn man sich hier auf einen Umladeverkehr in Wien, Linz und sonstigen als Umschlagsplätze in Frage kommenden, an der Donau gelegenen Orten, vielleicht aber auch an der Adria, wenn an eine Überseeverfrachtung gedacht werden sollte, durch die Herstellung von Krananlagen und Wagenkastendeponien einrichten wollte. In weiterer Linie kämen natürlich auch Umschlagplätze an der Elbe, Oder und Weichsel in Frage, insoferne man beabsichtigte, den Wagenkastenverkehr auch auf den nördlichen Strömen durchzuführen. Es entstünde da ein Analogon zum bekannten Laubeverkehr.

Das weiteste Ziel wäre natürlich, daß Wagenladungssendungen, die zu Schiff von den Balkanstaaten nach Deutschland oder umgekehrt billigst verfrachtet werden könnten, wenn die künstlichen Wasserstraßen in Österreich schon beständen, trotz deren Nichtbestandes, im gleichen und plombierten Behältnis und wesentlich billiger als mit der Bahn und insbesonders trotz des andauernden Wagenmangels, den Weg über Österreich nehmen könnten.

Gewiß würde für die Durchführung dieser Anregung in erster Linie die Tariffrage und Lieferzeit maßgebend sein.

Daß Österreich, vielleicht nicht die österreichischen Staatsbahnen, aus dem Bahntransportgeschäft von Wasserfrachten, selbst im Falle Zugeständnisses außerordentlich ermäßigter Tarife ein höheres Erträgnis oder vielleicht richtiger eine mindere Belastung erwarten darf, als aus den künftigen Kanalbetrieben, ist anzunehmen. Die Tilgung und Verzinsung der Kosten der für den Wagenkastenverkehr notwendigen Anlagen und Fahrbetriebsmittel stünde wohl in keinem Verhältnisse zu jenen der künstlichen Wasserstraßen. Daraus folgt allerdings, daß in ersterLinie Österreich, aber auch Ungarn, das gewiß bezüglich des Oder-Donauverkehres in Wettbewerb treten dürfte, an dem angeregten Übergangsgeschäft von Schiffsladungen beteiligt wäre und beide selbst die notwendigen Einrichtungskosten bestreiten müßten.

Natürlich würde auch Deutschland und die Balkanstaaten aus der Benutzung des gemischten Wasser-Bahn-Wasserverkehres, insolange der Seeweg gesperrt oder mangels verfügbaren Schiffsraumes zu kostspielig bliebe, Vorteil ziehen, was sie dazu bestimmen dürfte, sich ebenfalls auf diesen doppelten Umschlagverkehr einzurichten. Insbesonders dürften die am Rhein-Main-Donauverkehr, der die künstlichen Wasserstraßen besonders konkurrenzierte, weniger interessierten mitteldeutschen Städte und besonders Hamburg zur Förderung des angeregten Umschlagverkehres geneigt sein.

Da es sich um eine Abänderung der bestehenden internationalen Einrichtungen und Vereinbarungen, betreffend Überganges von Eisenbahnfahrbetriebsmitteln handelt, wäre es notwendig, daß die Eisenbahnen und Schiffahrtsgesellschaften dazu Stellung nähmen.

Falls man grundsätzlich die hier gegebene Anregung aufnähme, dürfte es am zweckmäßigsten sein, eine zwischenstaatliche Gesellschaft, nach Muster der Mitropa zu gründen und sie mit der Beschaffung der einheitlichen Wagenlaufgestelle (Plattformwagen), der vielfachen Anzahl dazu gehörigen Kasten verschiedener Art, Zisternen usw., Krananlagen, Schleppschiffe zu betrauen. Auch wäre zu erwägen, ob diese Gesellschaft zur Besorgung der Kranumladungen und Durchführung des zwischenstaatlichen Güterverkehres mit eigenem Schiffs- und Wagenpark zu befugen wäre.

Die Industrien der beteiligten Länder würden aus der Herstellung der verschiedenen Behelfe und Einrichtungen, insbesonders aber aus dem verbilligten und beschleunigten Verkehr der Güter, so großen Nutzen ziehen, daß sie in erster Linie dazu berufen wären, diese Neuerung finanziell zu unterstützen.

Um den durch Kastenumladung zu erzielenden Zeitgewinn zu erwähnen, betrachtet man zum Beispiel die gegenwärtig nur $4^1/_2$ Tage in Anspruch nehmende Entladung eines Kohlenschiffes auf dem Rhein mittels Greiferkranes gegenüber der Handentladung, die beim gleichen Schiffe 18 Tage in Anspruch genommen hatte, mit Recht als eine bedeutende Zeit- und Geldersparnis. Um wie viel wertvoller wäre die kaum einen Tag erfordernde Entladung der allerdings nur halben Kohlenmenge, da die Kastenverladung bei Kohle nicht die gleiche Raumausnutzung gestattet, innerhalb vor fünf Stunden, daher dem neunten Teil der Zeit, die für die Entladung mittels Greiferkrans noch benötigt wird. Außerdem würde bei der Kastenentladung die Kohle, aber auch sonstiges Schüttgut vor Zerkleinerung und Staubbildung durch wiederholtes Umladen und Schütten bewahrt. Auch die stückweise Holzverladung erfordert selbstverständlich mehr Zeit als die Kastenverladung.

Erwähnung möge noch finden, wie gering die für Schiffs- und Wagenpark, Laufgestelle und Depotläufer, für die zeitweilige Stillagerung der Wagenkasten — endlich für die Krananlagen selbst benötigten Beträge, im Verhältnis zu den veranschlagten Kosten der Kanalbauten, die dadurch natürlich in keiner Weise verzögert werden brauchten, wären, wobei besonders hervorgehoben werden soll, daß auch nach der Eröffnung der künstlichen Wasserstraßen, die besonderen Anlagen und Fahrbetriebsmittel, für von jenen abseits gelegenem Orte, für die Weiterbeförderung mittels Schleppschiffes, aber auch anderspuriger Bahn und Kraftfahrzeug, stets verwendbar blieben.

Schon gegenwärtig wäre zu erwägen, inwieweit bei dem vermehrten Neubau von Seeschiffen die Möglichkeit einer Verschiffung voll beladener Wagenkasten als Decklast gegeben und zu berücksichtigen wäre.

Die Möglichkeit der Ersparnis besonderer Behältnisse und Gefäße für viele Güter, wäre nicht zu übersehen, da bei dem gegenwärtigen Mangel an solchen die Durchführbarkeit eines ununterbrochenen Versandes verschiedenartigster Güter in gut schließbaren Wagenkasten von der Erzeugungs- bis zur Verbrauchsstelle, keineswegs unterschätzt werden darf.

In erster Linie heischt die allenthalben infolge von Verfrachtungsschwierigkeit vorhandene Kohlennot energische Hilfsmaßnahmen. Der bestehende und voraussichtlich wohl noch länger dauernde Mangel an Fahrbetriebsmitteln erfordert die Beschleunigung deren Umlaufes und Vermeidung deren Stillagers durch möglichste Abkürzung der Be- und Entladefristen.

Die Verwendung einheitlicher Laufgestelle mit abnehmbaren Wagenkasten, würde abgesehen von den vorstehend entwickelten Vorteilen, bei weiter anhaltender Kohlennot gestatten, von den Schächten, deren dafür notwendige Einrichtung vorausgesetzt Teilkasten von 3 *t* Tragfähigkeit, gewiß aber geschlossene Züge mit ganzen Wagenkasten von 15 *t* Tragfähigkeit, zur Absendung zu bringen. Erstere könnten dann im Zielort an die den Kleinverschleiß vermittelnden Händler oder Konsumvereine, aber auch Privatverbraucher ohne besondere Benachrichtigung mittels Kraftwagen, deren Schnellentladung und rascher Umlauf durch Kippvorrichtung gesichert würde, befördert werden.

Digitized by Google

Mit vorhandenen Plattformwagen von 20 *t* Tragfähigkeit, die nur unbedeutender Änderungen bedürften und den schon vorhandenen Stations- — besser allerdings verschiebbaren Dampfkränen — könnte, sobald die festen aber einfachen Kohlenkasten hergestellt sein würden, was leicht, rasch und ohne große Kosten durchführbar wäre, sofort mit der neuen beschleunigten Verfrachtungsart begonnen und den schwierigen Verkehrsverhältnissen abgeholfen werden. Es müßte sogar möglich sein, diese Kohlenkübel plombierbar herzustellen, so daß sie dem Empfänger von der Grube plombiert, sozusagen diebstahlgesichert zukämen.

Österreich hat bisher im Gegensatz zu Ungarn der Diesel-elektrischen Lokomotive keine besondere Aufmerksamkeit geschenkt, obwohl mit ihr in Schweden beim Lokalbahnbetrieb ganz hervorragende Erfolge erzielt wurden. Nichtsdestoweniger soll darauf hingewiesen werden, daß insolange unsere Hauptbahnen nicht für elektrischen Betrieb umgestaltet sind, der insbesonders bei dem dichten Verkehr auf der Hauptstrecke der Nordbahn wahrscheinlich wirtschaftlich wäre, die Verwendung Diesel-elektrischer Lokomotiven versucht werden sollte, bei denen die durch Brennstoff- und Wassernahme notwendigen wiederholten Zugförderungsaufenthalte, am leichtesten vermieden werden könnten. Dadurch ließe sich gewiß eine Beschleunigung der durchlaufenden Züge, bei denen die Verzögerungen bei Ein- und Ausfahrten entfielen, erzielen.

Daß bei dem Pendelverkehr gleichbleibender Zugsgarnituren von Plattformwagen oder Laufgestellen auch der Diesel-elektrische Vielachsenantrieb, der sich während des Krieges bei seiner beschränkten Anwendung als sogenannter Train Landwehr gut bewährt hat, Verwendung finden könnte, muß nicht erst betont werden. Auch mit dieser für Hauptbahnen entsprechend ausgestalteten Betriebsart wäre bei gleichbleibenden Garnituren die Möglichkeit gegeben, volle Schlepperladungen mit einzelnen Zügen über weite, auch gebirgige Strecken, unbehindert von Kohlen- und Wasserfassung, von Umschlagplatz zu Umschlagplatz zu führen, bis gesteigerter Verkehr den elektrischen Betrieb erforderlich machte.

Es ist wohl selbstverständlich, daß neue Verkehrseinrichtungen, die größere Kosten erfordern, nur dann in ausgedehntem Maße Anwendung finden werden, wenn sie sich bei Versuchen in kleinem Maßstabe bewährt haben.

Nun zählte Hofrat v. Littrow eine Reihe regelmäßig erfolgreich durchgeführter Kastenverladungen auf. Unser Riesenrad im Prater zeigt, daß die Aufhängung belasteter Wagen an zwei Stützpunkten bei verstärktem Rahmen und notwendigen Versteifungen möglich ist. Daß schwerste Lokomotiven auf Schiffen mittels Kränen überhoben und verführt werden, ist bekannt, da England ursprünglich alle Kolonien mit englischen Fahrbetriebsmitteln versah. Daß auch ohne Spezialkraneinrichtungen derartige Verladungen möglich waren, steht fest und die Techniker haben während des Krieges Schwierigeres vollbracht, als daß man daran zweifeln könnte, daß sie an der Herstellung von Schnellentladekränen für große Lasten, wie es beladene Wagenkasten sind, zweifeln sollten.

Kraftwagen mit Kippvorrichtung stehen längst im Gebrauche. Kohlenkastenabhebung von normalrahmigen Laufgestellen, auf welchen die Zeche Rheinpreußen, in Homberg am Rhein ihre Kohle versendet, ist nicht neu. So bleibt nur die Idee der Überhebung ganzer Wagenkasten auf Schleppschiffe oder von Teilwagenkasten auf Kraftwagen mit Kippvorrichtung und deren Befestigung als Neuheit übrig.

Daß somit die technische Durchführbarkeit gegeben, ist sicher und es wird sich nun nur darum handeln, ob auch die angenommene Wirtschaftlichkeit des von mir angeregten Umlade- und Beförderungsverfahrens vorhanden ist. Daß es zweckentsprechend eingeleitet, einen ungünstigen Erfolg ergeben könnte, kann nicht angenommen werden und ich möchte nur die Hoffnung aussprechen, daß von berufener Seite ehestens ein Versuch mit dem Kanaltransportersatz, wenigstens bezüglich der Teilwagenkastenverladung vorgenommen werde.

Nun wirft sich aber die Frage auf, welche Behörde zu diesen die Schiffahrt und das Eisenbahn-, ja selbst das Automobilwesen betreffenden Versuchen befugt, richtiger, welche an ihnen interessiert wäre.

Verschiedene Ministerien bearbeiten gegenwärtig die Verkehrsfragen, insolange nicht ein Verkehrsministerium alle Verkehrseinrichtungen einheitlich behandelt. Interessiert wäre zweifellos das Finanzministerium an dem Gelingen derartiger Versuche, durch die größere Anlagekosten für künstliche Wasserstraßen einstweilen vertagt und Ersparnisse an Beförderungskosten erzielt werden könnten.

SCHIFFAHRT.

Die Schiffahrtsabgaben auf der Donau und der Elbe. In der von dem Senatspräsidenten Mittelstein in Hamburg herausgegebenen Hanseatischen Rechtszeitschrift findet sich — Nr. 1 vom Oktober 1917 — eine Arbeit des Geheimen Rats Dr. v. Graßmann in München über die Rechtslage bezüglich der Schiffahrtsabgaben auf der Donau, welche über die Auslegung der bekannten Vorschrift in Art. 15 des Pariser Friedens vom 30. März 1856 Aufschluß gibt, wonach „aucun peage base uniquement sur le fait de la navigation" auf der Donau erhoben werden darf. In der auf Grund des Pariser Friedens im folgenden Jahre zwischen den Uferstaaten abgeschlossenen Donauschiffahrtsakte wurden Befahrungsabgaben soweit zugelassen, als sie die Gegegenleistung für Verbesserungen des Fahrwassers — ohne Unterschied der dabei angewandten Bauweise — bilden. Daraus geht hervor, daß nach Ansicht der Uferstaaten, insbesondere nach derjenigen von Österreich und Bayern, zwischen denen die Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857 noch heute geltendes Recht ist, derartige Befahrungsabgaben nicht „basé uniquement sur le fait de la navigation", also auch nicht durch jene Verbotsvorschrift des Pariser Friedens getroffen sind. Hieran kann auch der Umstand, daß nach der Donauschiffahrtsakte solche Befahrungsabgaben nur durch übereinstimmenden Beschluß aller Uferstaaten eingeführt werden sollten, nichts ändern; denn, wenn die Abgaben dem von allen Großmächten unterzeichneten Friedensverträge gegenüber unzulässig gewesen wären, könnten sie durch die Übereinstimmung der Uferstaaten natürlich nicht von diesem Mangel befreit werden. Es entstand übrigens auch im Jahre 1858 ein Notenwechsel zwischen den Großmächten und Donauuferstaaten über die Frage, wobei die französische Regierung für die österreichisch-bayrische Auffassung hinsichtlich der Befahrungsabgaben eintrat. Jedenfalls kann darüber kein Zweifel sein, daß diese Auffassung für die Beziehungen zwischen Österreich und Deutschland maßgebend ist.

Die im Pariser Frieden gebrauchte Formel „aucun peage basé uniquement sur le fait de la navigation" ist später als Ausdruck des gleichen Gedankens in andere Verträge, insbesondere auch in die Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 übergegangen. In dem für die Elbe maßgebenden deutsch-österreichischen Staatsvertrage vom 22. Juni 1870 ist zwar ein abweichender Wortlaut gewählt — es sollen „auf der Elbe von den Schiffen und deren Ladungen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, welche für die Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden dürfen" —; aber es ist im Jahre 1880 zwischen den beiden beteiligten Regierungen anerkannt worden, daß dieser Wortlaut sich dem

Digitized by Google

Sinne nach mit der Formel der Rheinschiffahrtsakte und des Pariser Friedens deckt. Am 7. März 1880 wurde in Wien eine zwischen der deutschen und österreichischen Regierung vereinbarte revidierte Elbschiffahrtsakte unterzeichnet, welche in Art. 4, Abs. 1 die Bestimmung enthielt: „Auf dem Elbstrom darf eine Abgabe, welche sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung oder Beflößung gründet, wider von den Schiffen oder deren Ladungen, noch von den Flößen erhoben werden." In der Denkschrift, mit welcher diese Akte dem Deutschen Reichstage vorgelegt wurde, wird der auf der Elbe zufolge des Vertrages vom 22. Juni 1870 bestehende Rechtszustand geschildert als ein Zustand „der Freiheit von Abgaben, welche lediglich auf der Tatsache der Beschiffung des Stromes beruhen", und es wird hinzugefügt: „In der Fassung schließt Abs. 1 sich der entsprechenden Bestimmung der revidierten Rheinschiffahrtsakte in Art. 3 an."

Hiedurch wird bewiesen, daß im Sinne der beiden beteiligten Regierungen der Vertrag vom 22. Juni 1870 seinem Rechtsinhalte nach mit den erwähnten Vorschriften der Rheinschiffahrtsakte und des Pariser Friedens identisch, also auch hinsichtlich der Zulässigkeit von Befahrungsabgaben in gleicher Weise auszulegen ist. Daran wird auch durch den Umstand nichts geändert, daß die revidierte Elbschiffahrtsakte vom 7. März 1880 vom Deutschen Reichstage aus Gründen, die mit den hier entwickelten Gedankengängen und Rechtsfragen keine Beziehung haben, nicht verabschiedet und deshalb nicht geltendes zwischenstaatliches Recht geworden ist.

VERSCHIEDENES.

Fahrbetriebsmittelbestellungen der k. k. Staatsbahnen vor und während des Krieges. Laut Bericht des Reichsratsabgeordneten Kolischer über das Budget des Eisenbahnministeriums wurden in den Jahren 1912, 1913 und im ersten Halbjahr 1914 an Lokomotiven 461 Stück mit einem Kostenaufwande von 51·1 Mill. Kronen bestellt. Im Kriege steigern sich diese Anschaffungen von Jahr zu Jahr. In der Zeit 1914/15 wurden 184 Lokomotiven mit Kosten von 21·8 Mill. Kronen, 1915/16 334 Lokomotiven für 41·1 Mill. Kronen, 1916/17 480 Lokomotiven für 65·2 Mill. Kronen beschafft. Die Zahl der neuen Personenwagen 1912, 1913 und im ersten Halbjahr 1914 belief sich auf 1346 Stück, die Kosten betrugen 26·6 Mill. Kronen. Im Rechnungsjahr 1914/15 wurden 306 Personenwagen für 6·8, 1915/16 2145 für 43·8 und 1916/17 1000 Stück für 37·3 Mill. Kronen beschafft. In der erwähnten Friedenszeit sind 8342 Gepäck- und Güterwagen, unter denen die ersten natürlich eine verschwindende Minderheit bilden, mit einem Aufwand von rund 44 Mill. Kronen bestellt worden. Dann wurden 1914/15 1979 Wagen für 10·5 Mill., 1915/16 25.049 Wagen für 136 Mill. und 1916/17 6495 Wagen für 58 Mill. Kronen beschafft. Für das Jahr 1917/18 wurden bestellt und sind in fortschreitender Ablieferung begriffen 400 Lokomotiven, 750 Personen-, 250 Dienst- und 8000 Güterwagen mit einem Kostenaufwande von rund 180 Mill. Kronen. Infolge der bedeutenden Steigerung der Lohnkosten und Rohstoffpreise stellen sich die gegenwärtigen Beschaffungspreise der Lokomotiven je nach den einzelnen Arten um durchschnittlich 30 bis 40%, jene der Wagen sogar um 56 bis 70% höher als im letzten Friedensjahre.

Einführung der Gewinnbeteiligung bei den königlich ungarischen Staatsbahnen. Handelsminister Szterényi hat in Würdigung der hingebungsvollen Dienstleistungen der Angestellten der königlich ungarischen Staatsbahnen nicht nur eine wesentliche Besserung ihrer Bezüge durchgesetzt, sondern auch eine Neuerung eingeführt, die geeignet scheint, sowohl den Ehrgeiz und die Arbeitslust der Angestellten anzuspornen, als auch den Ertrag der Staatsbahnen zu erhöhen. Über die Absichten, die den Handelsminister bei der Einführung dieser Neuerung geleitet haben, hat sich Staatsbahndirektor Ministerialrat Julius v. Gerlóczy, dessen Anregung die Neuerung zu danken ist, einer Abordnung von Angestellten gegenüber wie folgt geäußert:

Die Gewinnbeteiligung wird die moralischen Bande festigen, die die Angestellten an die königlich ungarischen Staatsbahnen knüpfen, sie wird ihre Liebe zur Anstalt steigern, das kollegiale Zusammenhalten erhöhen, die Arbeitslust und das Interesse für das Betriebsergebnis der Bahn in höherem Maße erwecken als bisher. Es wird die Quelle lebensfähiger Neuerungen bilden, zu Vereinfachungen in der Verwaltung wie im Betriebe führen und im Endergebnis die sicherste Grundlage für die Neuaufrichtung der Staatsbahnen bieten. An die Stelle der Einheitlichkeit der Rechte wird die Einheitlichkeit der Pflichten treten und es wird ein die möglichste Wirtschaftlichkeit anstrebender Gemeingeist geschaffen werden, der den Ehrgeiz der Angestellten erwecken und dazu beitragen wird, daß die ihrer Fürsorge anvertraute Anstalt zu möglichst großer Blüte gelange. Die Gewinnbeteiligung kann eine genau wie ein Uhrwerk arbeitende gesunde Organisation zuwege bringen, deren Seele die aufrichtige Liebe zur Anstalt und das volle Zusammenfühlen mit ihr sein wird. Auch in bezug auf die Verbesserung der Lage der einzelnen Angestellten sind große Erfolge von dieser Einführung zu erwarten. Wenn die Angestellten dahin streben werden, daß die Zahl der Divisoren möglichst gering, die Dividende aber möglichst groß sei, wird auf den einzelnen Angestellten von dem in Aussicht gestellten 25%igen Betriebsüberschuß noch mehr entfallen, als jetzt angenommen wird. Wenn die Bahn überall nur so viele und so geeignete Personen verwendet, als in dem betreffenden Arbeitskreise unbedingt notwendig sind, wenn die Angestellten auf dem Gebiete der Materialbeschaffung umsichtig und sparsam vorgehen, wenn in bezug auf den ungestörten und raschen Verkehr jeder seine Pflicht getreu erfüllt und auf dem Gebiete des Verbrauches und der Verwendung der Werte jeder die Wirtschaftlichkeit vor Augen hält, ist unbedingt Aussicht auf namhafte Geschäftsergebnisse und in Verbindung damit auch auf eine erhebliche Verbesserung der materiellen Lage des Personals vorhanden.

* * *

Die Verordnung hat in ihren wesentlichen Teilen folgenden Wortlaut: „Nr. 136.706/18—B.

„Bewilligung der Gewinnbeteiligung.

Seine Exzellenz der Herr Handelsminister hat von dem Wunsche beseelt, einerseits die hingebende, aufopferungsvolle und patriotische Betätigung des Staatseisenbahnpersonales während des beinahe schon vier Jahre dauernden Krieges zu würdigen, andererseits in der Überzeugung, daß es zwischen dem Personale und der Eisenbahnverwaltung eine gesteigerte Interessengemeinschaft hervorrufen und damit auch die Grundlage für die Verbesserung der materiellen Lage der Personale gemäß seiner im Interesse der Eisenbahn entwickelten Tätigkeit bieten wird, beschlossen, versuchsweise bis auf weiteres das Personal an den Betriebsüberschüssen mit einem gewissen Gewinnanteile zu beteiligen.

Die Grundlage für die Feststellung der Beteiligung bildet der Betriebsüberschuß, von dem ein im voraus bestimmter Anteil an die anspruchsberechtigten Bediensteten verteilt wird.

Je hingebender und eifriger jeder einzelne Bedienstete sich im Hinblicke auf die Steigerung der Einnahmen und die Verminderung der Ausgaben betätigen wird, im selben Maße wird er für die Steigerung des Betriebsüberschusses und damit zugleich für die Verbesserung seiner eigenen und seiner Kollegen materiellen Lage wirken.

Digitized by Google

I. Allgemeine Bestimmungen.

Die Höhe des Betriebsgewinnanteiles wird stets vom Handelsminister mit einem Teile des zu erreichenden Betriebsüberschusses festgestellt und unter den anspruchberechtigten Bediensteten im Verhältnisse ihrer Gehalte aufgeteilt.

An diesem Gewinnanteile ist — von den anzuführenden Ausnahmen abgesehen — das gesamte in Jahres- oder Monatsgehalt, Diurnum oder Taglohn stehende Personale beteiligt, das an der Erzielung des Betriebsüberschusses mitwirkt.

Die im Jahresgehalte Stehenden nehmen auf Grund des am Schlusse des Rechnungsjahres (30. Juni) bezogenen Gehaltes teil.

Die mit Monatsgehalt oder Diurnum Angestellten, soferne sie Beamtenvorbildung besitzen, erhalten den ihrer Schulbildung entsprechenden, für die niedrigste Beamten- oder Diurnistenklasse bestimmten Anteil, die übrigen mit Monatsgehalt, Diurnum oder Taglohn Angestellten den dem Anfangsgehalte jener Gruppe der Tabelle B, der ihrem Dienstverhältnisse entspricht, entsprechenden Anteil.

Das Lokomotivpersonal (Lokomotivführer und Heizer), welches nebst den besonderen Fahrstundengeldern auch einen Anteilzuschuß genießt, hat auf den Betriebsüberschußanteil keinen Anspruch.

Arbeiter und Taglöhner können mit diesem Anteile ebenfalls nicht beteilt werden.

Der Gewinnanteil wird nur für jene Vierteljahre eines Rechnungsjahres angewiesen, in denen ein Bediensteter die ganze Zeit tatsächlich seinen Dienst geleistet hat. In jenem Vierteljahre, in dem ein Bediensteter infolge von Krankheit oder Urlaub, oder aus beiden Gründen mehr als 42 Tage tatsächlich keinen Dienst geleistet hat, hat er daher auf den Gewinnanteil keinen Anspruch.

Die zum Militär, einschließlich Heeresbahn, eingerückten Bediensteten erhalten keinen Gewinnanteil, dagegen behalten jene Bediensteten ihren Anspruch auf Gewinnanteil, die in Zivilstellung zu irgend einer Militär-Eisenbahnformation entsendet wurden.

— — — — — — — — —

Der Gewinnanteil ist steuer- und stempelpflichtig.

— — — — — — — — —

Das Ausmaß des für das Rechnungsjahr 1917/18 anzuweisenden Gewinnanteiles wird mit 25% des Betriebsüberschusses festgestellt.

Übergangsbestimmungen.

Mit Rücksicht darauf, daß einerseits der aus dem Betriebsüberschusse des Rechnungsjahres 1917/18 enthaltende Gewinnanteil erst vom 1. Dezember 1918 angefangen ausgezahlt werden könnte, und als andererseits der Minister außerordentliches Gewicht darauf legt, daß das Personal den Vorteil des Gewinnanteiles schon jetzt genießen soll, hat er aus besonderen Billigkeitsgründen angeordnet, daß den Bediensteten übergangsweise schon ein Anteil aus dem Betriebsüberschusse des Jahres 1916/17 ausgezahlt werde. Dieser Anteil wird in drei Raten am 1. Mai, 1. Juni und 1. September 1918 in der Höhe von 25% der vierteljährlichen Bezüge bemessen.

Diese drei Übergangsraten betragen:

Für	Oberinspektoren . . .	K	1350	bis 1575
„	Inspektoren	K	1014	„ 1239
„	Oberkontrollore	„	789	„ 959
„	Kontrollore	„	600	„ 714
„	übrige Beamte	„	300	„ 574

Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Preußen am 31. März 1917. Nach einer dem Landtag zugegangenen Denkschrift über die Entwicklung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Preußen und die Förderung des Kleinbahnwesens durch die Provinzen, die Kreise und den Staat betrug die Zahl der zum Betriebe nebenbahnähnlicher Kleinbahnen gegründeten und unter staatlicher Aufsicht stehenden Unternehmen am 31. März 1917 332 (zur gleichen Zeit des Vorjahres 331), die Streckenlänge der bis dahin genehmigten Bahnen 11.175·17 *km* (gegen das Vorjahr + 76·03 *km*), die der am 31. März 1917 im Betriebe befindlichen 320 Bahnen 10.780·88 *km* (gegen das Vorjahr + 8 Bahnen mit 227·83 *km*). Von den genehmigten Bahnen haben oder sollen haben Vollspur (1·435 *m*) 4859·50 *km* oder 43·5% der Gesamtlänge (im Vorjahre 4793·44 *km* oder 43·2%), Schmalspur (1 *m* usw.) 6315·67 *km* oder 56·5% (im Vorjahre 6298·80 *km* oder 56·8%); von den im Betriebe befindlichen Bahnen sind vollspurig 4602·54 *km* oder 42·7% (im Vorjahre 4413·09 *km* oder 41·8%), schmalspurig 6178·34 *km* oder 57·8% (im Vorjahre 6140·46 *km* oder 58·2%). Es wurden am 31. März 1917 betrieben oder sollten betrieben werden mit Dampflokomotiven 10.454·22 *km* (im Vorjahre 10.397·94 *km*), mit elektrischen Motoren 548·25 *km* (im Vorjahre 531·80 *km*), mit Dampflokomotiven und elektrischen Motoren zugleich 172·70 *km* (im Vorjahre 168·50 *km*). Nach dem Betriebszweck unterschieden, sind genehmigt 3 Bahnen mit 28·60 *km* (im Vorjahre 28·68 *km*) nur für den Personenverkehr, 25 Bahnen mit 195·11 *km* (im Vorjahre 191·96 *km*) nur für den Güterverkehr, 304 Bahnen mit 10.951·46 *km* (im Vorjahre 10.877·69 *km*) für den Personen- und Güterverkehr (doch befördern auch von diesen Bahnen 8 nur Stückgüter). 218 Unternehmen (wie im Vorjahre) sind Gesellschafts-, 111 (im Vorjahre 110) kommunale und 3 (wie im Vorjahre) Unternehmen sonstiger Art.

Das Anlagekapital der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen betrug insgesamt Mk. 744,201.976 (im Vorjahre Mark 733,054.076). Hievon sind oder werden aufgebracht vom Staate Mk. 127,158.639, von den Provinzen Mk. 100,287.481, von Kreisen Mk. 188,095·614, von den Zunächstbeteiligten Mk. 100,282.832 und in sonstiger Weise (insbesondere von Betriebsunternehmern, durch Anleihen usw.) Mk. 228,377.410. Mitteilungen über die finanziellen Ergebnisse des Betriebes der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen hat die Aufsichtsbehörde für das Berichtsjahr 1916/17 nicht eingefordert. Im Betriebsjahre 1915/16 hat die Einnahme aus dem Personenverkehr Mk. 26,227.220 (im Betriebsjahre 1914/15 Mk. 25,903.515), die aus dem Güterverkehr Mk. 29,413.619 (Mk. 30,307.415), die gesamte Betriebseinnahme Mk. 58,362.247 (Mk. 59,671.419), die Betriebsausgabe Mk. 42,154.809 (Mk. 42,316.813), der Betriebsüberschuß Mk. 16,207.438 (Mk. 17,354.606), die Betriebskostenziffer 72·2 (1914/15 70·9, 1913/14 67·3) betragen. Der Reingewinn unter dem der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben der Bahnen einschließlich der Rücklagen in Erneuerungs- und Spezialreservefonds sowie der gewöhnlichen Abschreibungen, aber ausschließlich der Zinsen und Tilgungsbeträge für den im Anleihewege beschafften Teil des Anlagekapitals verstanden ist, hat im Betriebsjahre 1915/16 bei 67 (1914/15 bei 47, 1913/14 bei 21) der Bahnen, die voll und wenigstens 1 Jahr lang im Betriebe waren und nicht in der Hauptsache nur den persönlichen Zwecken des Eigentümers dienten, keine Verzinsung des Anlagekapitals ergeben, bei 57 (49 bezw. 36) Bahnen eine solche bis zu 1%, bei 59 (55 bezw. 49) über 1 bis zu 2%, bei 46 (53 bezw. 51) über 2 bis zu 3%, bei 27 (42 bezw. 43) über 3 bis zu 4%, bei 16 (19 bezw. 26) über 4 bis zu 5%, bei 23 (24 bezw. 48) über 5 bis zu 10% und bei 5 (4 bezw. 8) Bahnen eine Verzinsung von mehr als 10%.

Digitized by Google

Über den Stand und die Verwendung des staatlichen Kleinbahnunterstützungsfonds wird in der Denkschrift u. a. bemerkt: Die seit dem Jahre 1895, zuletzt durch Gesetz vom 22. April 1917 zur Förderung des Baues von Kleinbahnen insgesamt bereitgestellten Mittel belaufen sich auf 138·5 Mill. Mark. Bewilligt waren an Staatsbeihilfen bis zum 31. Dezember 1916 130·535 Mill.; im Kalenderjahre 1917 wurden an Beihilfen 1·582 Mill. neu bewilligt und (für 4 Bahnen) Mk. 729.000 in Aussicht gestellt; dies ergibt zusammen 132·840 Mill. Mark. Die bewilligten und in Aussicht gestellten Staatsbeihilfen verteilen sich — wenn man von den zum Bau und Betriebe von 3 Straßenbahnen gewährten Staatsbeihilfen in Höhe von Mk. 696.460 absieht — auf (137 vollspurige und 74 schmalspurige =) 211 vornehmlich für Zwecke der Landwirtschaft bestimmte nebenbahnähnliche Kleinbahnen mit (4029·38 + 5043·70 =) 9073·08 *km* Länge, d. s. 81·2% (im Vorjahre 81·7%) des Gesamtnetzes der genehmigten Bahnen. Auf 1 *km* nebenbahnähnlicher Kleinbahnen fallen durchschnittlich rund Mk. 14.500, auf 1 *km* Vollspur rund Mk. 18.000, auf 1 *km* Schmalspur rund Mk. 11.600 Beihilfe. Was die Form der bewilligten Staatsbeihilfen betrifft, so betragen die Beteiligung mit Aktien (Stammeinlagen) 78·281 Mill., die sonstige Beteiligung des Staates 23·839 Mill., die bewilligten Darlehen 29·409 Mill. und die verlorenen Zuschüsse Mk. 538.715.

BUCHANZEIGEN.

Gedenkschrift zum 25jährigen Bestehen des Bayerischen Kanalvereines. Die mustergültig ausgestattete Gedenkschrift gibt eine eingehende Schilderung der bei Gründung des Vereines vorwaltenden Umstände und seiner Entwicklung. Getragen von der unausgesetzten Förderung des Prinzen, gegenwärtigen Königs, Ludwig von Bayern hat er weite Kreise der bayerischen Volkswirtschaft, Industrie und Technik zu reger Tätigkeit vereint und ist daher in der Lage, auf weittragende Erfolge zurückzublicken. Die neueste Zeit hat ihm neue äußerst wichtige Aufgaben gestellt, die er mit alter Zielbewußtheit in Angriff genommen hat. Die von ihm und ganz Bayern vertretenen Pläne auf Erbauung des Rhein-Main-Donau-Kanales, der Brauchbarmachung der Donau bis Regensburg für die Großschiffahrt, zum Anschlusse an unsere gleichartigen Bauten, deren Ziel bekanntlich die Herstellung des Großschiffahrtsweges Rhein-Donau-Schwarzes Meer ist, gehören zu den wichtigsten Aufgaben der verbündeten Mittelmächte. Die Denkschrift ist mit einer Reihe vorzüglicher Bilder der um die Entwicklung des Kanalvereines besonders verdienten Männer hervorragender landwirtschaftlicher Punkte und Schiffahrtsanlagen, sowie einer Übersichtskarte der bestehenden und geplanten Wasserstraßen Deutschlands und zum Teil auch Österreichs geschmückt. Einzelne wichtige Arbeiten und Einrichtungen des Vereines sind ausführlich wiedergegeben. Besonders aufmerksam machen möchten wir unsere Leser auf die äußerst lehrreichen Ausführungen über: „Die Wasserstraßen in der Kriegszeit." Verfasser der Schrift ist der Geschäftsführer des Vereines K. G. Steller. *Dr. Hilscher.*

KLUBNACHRICHTEN.

Druckfehlerberichtigung. In Heft 16 vom 1. Oktober 1918 auf Seite 135, unter „Veränderungen im Stande der Klubmitglieder", soll es bei Namen Kuttig Zdenko von Domberg statt k. u. k. Oberleutnant richtig: „k. u. k. Oberstleutnant des Generalstabes" heißen.

Todesfall. Unser treuer Klubdiener Dominik Schild, der durch 28 Jahre dem Klub diente, ist nach mehrmonatlicher Krankheit am 4. Oktober l. J. verschieden. Mit ihm verliert unser Klub einen anhänglichen, rechtschaffenen Diener, der die Achtung aller Klubmitglieder genoß und auch in seinem Wirkungskreise stets die Klubinteressen wahrte. Wir werden diesem braven Manne ein gutes Andenken bewahren.

Eisenbahnbeamter

eventuell Pensionist

wird für Instandhaltung einer Tarifsammlung gesucht.

Gefällige Zuschriften unter „B. St. 18" an die Verwaltung dieses Blattes.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Sistierung des Frachtgutverkehres Zemun—Orsova.

Der laut der Kundmachung vom 11. Juli a. c. eröffnete Frachtgutverkehr von den Stationen der Strecke Zemun—Belgrad—Omoldowa nach Orsova wird mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres sistiert.

Wien, am 9. Oktober 1918.

Personenverkehr.

Einführung des Herbstfahrplanes der Personenschiffe.

Am 1. Oktober 1918 tritt der Herbstfahrplan in Kraft.

Derselbe enthält die Fahrordnung für die Verkehre auf den Strecken:

Engelhartszell—Linz,
Grein—Melk—Spitz—Stein—Krems,
Wien—Pozsony (Preßburg),
Győr—Gönyü,
Budapest—Zemun— (Semlin)—Belgrad.
Budapest—Mohács,
Budapest—Esztergom,
Šabac—Belgrad,
Belgrad—Semendria,
Szeged—Titel—Zemun,
Zemun—Belgrad und
Zemun—Pancsova.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 29. September 1918.

Suche gesundes, intelligentes

13—14jähriges Mädchen

für meine Familie, damit meine 3 Kinder die deutsche Sprache erlernen. Aus Eisenbahnerfamilie — auch Waise — bevorzugt. Volle Verpflegung, gute Behandlung. Entgelt nach Übereinkommen.

Offerte an Adjunkt Andreas Pálfy, Komáron, Bahnhof.

Digitized by Google

Vom k. k. Eisenbahnministerium.

Nachricht.

Bei der in Gegenwart eines k. k. Notars am 1. Oktober 1918 tilgungsplanmäßig stattgefundenen XXIX. Verlosung der 4%igen Schuldverschreibungen in Silber, Emission 1890, der Ungarischen Westbahn wurden die Nummern 454, 481, 755, 1043, 1085, 1109, 1156, 1350, 1427, 1428 und 1480, das sind 11 Stück, gezogen.

Der Nennwert dieser verlosten Schuldverschreibungen wird vom 1. Jänner 1919 an gegen Einziehung der betreffenden Stücke mit allen nach diesem Zeitpunkte fällig werdenden, zu den verlosten Schuldverschreibungen gehörigen Zinsscheinen und dem Erneuerungsscheine von der k. k. Hauptkassa der österreichischen Staatsbahnen ausbezahlt.

Mit 1. Jänner 1919 hört die weitere Verzinsung dieser Schuldverschreibungen auf und wird daher der Wert der von denselben etwa abgetrennten, nach diesem Zeitpunkte fällig werdenden Zinsscheine von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Eisenbahn-Bauunternehmung

LEO ARNOLDI

konz. Baumeister-Ingenieur-Bureau

Zentrale: Wien III/1, Ungargasse Nr. 9

Eisenbahnbau u. Betrieb, Normal- u. Schmalspurbahnen, Dampf- und elektrische Bahnen, Industrieanlagen, Hoch-, Tief- und Brückenbau, Kanalisation und Wasserversorgung, Übernahme von Projektsverfassungen und aller einschlägigen Arbeiten und Lieferungen.

Georg Zugmayer & Söhne

Fabrik: Waldegg, N.-Ö.

Comptoir: Wien, I. Bezirk, Bräunerstraße 10

liefern in bester Qualität:

Kupferplatten für Feuerbüchsen (bis 3200mal 10.000 mm), Siederohrstutzen und Kupferrohre ohne Naht. Kupfer-, Voll- und Lochstangen. Kupferdraht, rund und gekehlt. Kupferbleche in allen Dimensionen. Kupfernieten, Beilagscheiben, Aluminiumbleche u. m. a. Raffination von Alt- und Abfallkupfer auf Walz- und Guß-Raffinade-Kupfer.

Gegründet 1873. Gegründet 1873.

Bau-Unternehmung

N. Rella & Neffe

konzessionierter Baumeister ☐ Ingenieur-Bureau

Zentrale: Wien IX, Zimmermanngasse 12.

Filialen: Aussig, Karlsbad, Mähr.-Ostrau, Laibach, Lemberg, Triest.

Haus für Ungarn: Rella N. és unokaöcse épit. vall. R. T., BUDAPEST IV, Vilmos Császár-út 7.

Beton und Eisenbeton: Hoch- und Tiefbauten, Industrieanlagen, große Hallen, Brücken, Pfähle nach eigenen Systemen. Städtekanalisation, Talsperren, Wasserkraftanlagen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Frachtgutverkehr mit Stationen unterhalb Orsova.

Der Frachtgutverkehr von und nach den gesellschaftlichen Stationen unterhalb Orsova wird mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres sistiert.

Unterwegs befindliche Sendungen werden zunächst angehalten.

Wien, am 3. Oktober 1918.

Österreichische Bahnbau- und Industrie-Gesellschaft m. b. H.

Fernruf 23301 **Wien, VIII., Albertgasse 34** Fernruf 23301

Telegramm-Adresse: Telefon-Austrobahnbau

Bau von normal- und schmalspurigen Gleisanlagen unter Garantie behördlicher Übernahme.

Für das österreichische Patent Nr. 68227 der Firma Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein, Akt.-Ges., Osnabrück, vom 15. August 1913, betreffend:

„Schienenstoßverbindung"

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefl. Angebote an obengenannte Firma erbeten.

SÜDBAHNHOTEL SEMMERING

1000 m SEEHÖHE

DAS GANZE JAHR GEÖFFNET.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 18. Wien, den 1. November 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Die Zukunft unseres Fremdenverkehres. Von Dr. Wilhelm Kowarz, Linz. — Wesen und Werden der Erfindungen. Vortrag, gehalten im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten am 19. März 1918 vom Professor Dr. Kaplan in Brünn. (Fortsetzung folgt). Schiffahrt: Ein Kanal von der Ostsee zum Schwarzen Meere. Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Gesangsverein österr. Eisenbahnbeamten. Versicherung von Reisegepäck. Neuordnung der kgl. ungarischen Staatsbahnen. Verkehrseinschränkungen auf den österreichischen Eisenbahnen. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1918. Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 21. September 1918, Z. 46081, an alle Organe, betreffend Zuwendungen an Staatsbahnbedienstete des Ruhestandes und an Witwen und Waisen nach Staatsbahnbediensteten aus Anlaß der durch den Krieg geschaffenen außergewöhnlichen Verhältnisse. — Buchanzeigen: Zur Wirtschaftskunde Polens. Der europäische Krieg und der Weltkrieg. Die Bergstadt. Die Ausgestaltung des Großschiffahrtsweges auf dem Moldau-Elbeflusse in Böhmen. — Klubnachrichten.

Saisoneröffnung.

Mit Rücksicht auf die bestehenden Gesundheitsverhältnisse wird die Abhaltung der Vorträge und sonstigen größeren Zusammenkünfte für einige Zeit verschoben. Der Zeitpunkt ihrer Aufnahme wird rechtzeitig bekanntgegeben werden.

Die Klubleitung.

Die Zukunft unseres Fremdenverkehres.

Von **Dr. Wilhelm Kowarz**, Linz.

Als der Krieg ausbrach, befand sich der Fremdenverkehr n Österreich in seiner ersten Entwicklung. Nur in Tirol, das von der benachbarten Schweiz her die Vorteile eines ausgedehnten Fremdenverkehres kennen und schätzen gelernt hatte, waren Ansätze für einen wirklich ausgedehnten Fremdenverkehr vorhanden, während die vielen Naturschönheiten Oberösterreichs nur wenig bekannt waren. Die Tatsache, daß Kaiser Franz Josef den stillen Alpenwinkel in Bad Ischl jährlich mit seinem Besuche beehrte, hat den Namen Ischl zwar in der Geschichte festgehalten, doch mit Ausnahme der etwa zufällig zugereisten Staatsmänner und der jährlich wiederkehrenden Wienergäste blieb das Salzkammergut nach wie vor dem breiten Fremdenstrome verschlossen.

Weshalb in Österreich der Fremdenverkehr über die Anfangsentwicklung so langsam hinauswuchs, liegt nicht so sehr in den rückständigen Verkehrsentwicklungen, als in dem Mangel einer großzügigen Führung, eines weitschauenden Planes, der die Bedeutung des Fremdenverkehres wirtschaftlich erfaßt, bis in die kleinsten Einzelheiten durchdenkt und alles vorkehrt, was für einen blühenden Fremdenverkehr wirklich erforderlich ist. Während die Schweiz mit Recht das größte Hotel Europas genannt wird, während die Reklame für die Schweiz auf Jahrzehnte zurück die Blätter des In- und Auslandes füllte, wurde außer Italien und der französischen Riviera, nur der geheimnisvolle Norden dem Fremdenverkehre erschlossen.

Für die Hebung des Fremdenverkehres ist die Durchbildung des Verkehres als solchen nur die grundsätzliche Voraussetzung, aber nicht die einzige Bedingung. Es ist selbstverständlich, daß der Fremde Bequemlichkeiten in jeder Beziehung, nicht nur was Zeit, Geschwindigkeit, durchlaufende bequeme Wagen, Schlafwagen, sofortige Anschlüsse, zur Verfügungstellung der Fahrgelegenheiten, seien es Kraftwagen, oder von Pferden gezogene Wagen, vorfindet, sondern ebenso wichtig ist es, daß den Fremden eine einwandfreie und dabei doch billige Unterkunft, Verpflegung und Gelegenheiten zur Unterhaltung gegeben werden. Es sei zugegeben, daß in beiden Richtungen Österreich nicht auf der Höhe stand, aber die Gerechtigkeit erfordert es, anzuerkennen, daß der Verkehr weniger nachzuholen hat, als die Einrichtungen der Aufenthaltsorte. Schon im Frieden hatten die österreichischen Staatsbahnen mit großem Erfolge nach Schweizermuster die Abonnementskarte für 14 Tage und 1 Monat eingeführt, verkehrten durchlaufende Wagen und Züge nach den wichtigsten Kur- und Sommerfrischorten und waren die Wagen fast durchgehends nicht schlechter ausgestattet, als in den übrigen Ländern. Wenn im Verkehre nunmehr noch Verbesserungen nachzuholen sind, so beziehen sie sich in erster Linie auf den Straßenverkehr. Es steht außer Zweifel, daß nach dem Kriege die Kraftwagen an Bedeutung ungemein gewinnen werden, einmal wegen der großen Erfahrungen, die man im Kriege gesammelt hat, und naturgemäß wegen des großen Pferdemangels. Wo nunmehr die allgemeine Verwendung des Kraftwagens wünschenswert wäre, stellt sich in Österreich jedenfalls das gewaltigste Hindernis entgegen, das ist der schlechte Zustand der Straßen. Wenn schon für die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes aus militärischen und wirtschaftlichen Gründen und für die Wiederherstellung der bestehenden Eisenbahnen einige Milliarden wieder geopfert werden müssen, so wird es schwer fallen, den Volksvertretern jenen offenen, weiten Blick zuzumuten, der vor der Gewährung weiterer großer Geldmittel für die Verbesserung und Neuanlage von Straßen nicht zurückscheut. Denn eigentlich gibt es außer den Reichsstraßen in Österreich keine, für den Automobilverkehr geeigneten Fahrwege.

Gerade die seitab von den breiten Heeresstraßen liegenden stillen Alpentäler, böten aber dem Fremdenverkehre neue Anziehungskraft, doch die dahinführenden Straßen sind heute unfahrbare Karrenwege, die bedeutend erweitert und verbessert werden müßten, sollten sie dem Fremdenverkehre

Digitized by Google

eröffnet werden. Erwähnt sei nur z. B. das Stodertal. Wer heute mit der Pyhrnbahn durch Dirnbach Stoder fährt, der ist überwältigt von dem mächtigen Anblicke des sich schichtenförmig aufbauenden Prielstockes und ahnt wohl die Reize des in diese Alpenwelt führenden Seitentales. Es ist natürlich ausgeschlossen, daß der Fremde auf gut Glück den Zug verläßt und eine Menge äußerst romantischer und lohnender Wege über Hinter- und Vorderstoder bis in die Polsterlucke zurücklegt, um dort einen Alpenblick zu genießen, der sich mit den schönsten der Schweiz leicht messen kann. Dieser einzig schöne Erdenwinkel könnte ein Anziehungspunkt ersten Ranges werden, wenn der Fremdenverkehr nicht nur den Weg dahin bahnte, sondern auch für die Möglichkeit eines guten Aufenthaltes Vorsorge träfe. Wer weiter auf der Fahrt von Roßleiten nach Windischgarsten den Talabschluß nach Norden bewundert und die mächtigen Alpenkuppen des großen und kleinen Priel und der Spitzmauer mit dem Abschlusse des Warscheneck überblickt und südwärts den mächtigen Pyrgaß und den finstern Bosruck schaut, der wird des Entzückens nicht genug finden und so er ein Fremder ist, gewiß verwundert fragen, weshalb diese herrlichen Gebiete unbekannt und verlassen sind. Ja selbst die Märchenwunder des Salzkammergutes, die von den herkömmlichen Wegen seitab liegen, sind nur ganz wenigen Fußwanderern und besonderen Naturfreunden bekannt und doch überbieten sie an Schönheit und Eigenart weitaus viele vornehme und bevölkerte Punkte Tirols. Ein Naturwunder ersten Ranges, der Pießlingursprung, ist selbst wenigen Oberösterreichern bekannt und nur so konnte es kommen, daß die ruchlose Hand der Industrie eine solche Fülle natürlicher Schönheit zerstören durfte.

Man müßte Bände füllen, wollte man als Naturfreund und Kenner des Landes all die Schönheiten aufzählen, die sich der Fremde bisher entgehen ließ und die gewiß eine gute Einnahmenquelle für die Bewohner werden könnte. Aber die Ursache dieser Aschenbrödelstellung Oberösterreichs im Fremdenverkehre liegt, wie schon angedeutet, nicht in den Verkehrswegen, sondern in den Mängeln der Aufenthaltsmöglichkeiten. Es geht nicht an, nur aus Gefälligkeit für die Hotelbesitzer immer über die Mängel dieser Unterkunftsmöglichkeiten hinwegzuschauen, sich mit Redensarten selbst zu täuschen und dabei der Sache den schlechtesten Dienst zu erweisen. Nur wer da offen und rücksichtslos zugreift, die Schäden aufdeckt und durchführbare Vorschläge macht, erweist seinem Volke einen wirklichen Dienst. Es gibt in ganz Oberösterreich nur wenige einwandfreie, auf der Höhe der Zeit stehende Gasthöfe. Irgend etwas fehlt fast überall. Der größte Fehler aber, der gleichzeitig auch der empfindlichste Hemmschuh des Fremdenverkehres war, ist das Streben, in kurzer Zeit von wenigen Besuchern soviel hereinzubringen, um tunlichst alle Kosten und Auslagen zu decken und überdies noch ein Scherflein zurücklegen zu können; während Deutschland und die Schweiz auf den Massenbesuch rechneten und ihren Gewinn aus kleinen Beträgen zusammensetzten, wurde in Oberösterreich der entgegengesetzte Grundsatz aufgestellt.

Nach dem Kriege dürften noch viele Jahre vergehen, bevor die wirtschaftlich so hoch eingeschätzten reichen Gäste aus dem Auslande den Weg zu uns finden werden und es werden sich daher die Gasthofbesitzer mit den Reichsdeutschen und inländischen Besuchern zufrieden geben müssen. Aber während des Krieges hat eine Anzahl von Menschen die Lust am Reisen gelernt. Tausende von Soldaten durchfuhren unsere schönsten Gegenden und in vielen ist der Wunsch gereift, in besseren Zeiten diese herrlichen Gegenden wieder aufzusuchen und alle haben wohl die Überzeugung gewonnen, daß es nicht nötig ist, das Geld ins fremde Ausland zu tragen, um Naturschönheiten zu bewundern, sondern daß im Innlande oder im befreundeten Nachbarreiche eine Fülle von Naturwundern geboten ist. Deshalb braucht man an der Zunahme des Fremdenverkehres nicht zu verzweifeln. Der Fremdenverkehr wird einen ungeahnten Aufschwung nehmen, nur ist es hoch an der Zeit, alles vorzukehren, um davon nicht überrascht zu werden und insbesondere um zu vermeiden, daß die Fremden zwar kommen, infolge der mangelhaften Einrichtungen aber enttäuscht werden und deshalb sich wieder abgewöhnen, die österreichischen Orte aufzusuchen.

Wiewohl schon aus dem Gesagten hervorgeht, was wir zur Verbesserung des österreichischen Fremdenverkehres für nötig halten, so sei in folgendem kurz zusammengefaßt, was nach unserer Ansicht dringend not tut. Der künstlerische Geschmack des Österreichers wird es vielleicht zu vermeiden wissen, die unförmlichen Kastenbauten, schweizerischer Hotels nachzuahmen und in dem bekannten Kasernenstil der großen Alpenhotels Tirols neuerlich ungemütliche Stätten des Massenbetriebes zu schaffen. Vielleicht findet sich eine Gesellschaft begüterter Naturfreunde, die unter Beiziehung eines künstlerisch veranlagten Architekten eine Reihe von kleinen, höchstens für 50 bis 60 Besuchern berechneten Gasthöfen in den verschiedenen Tälern erbauen läßt, die ja benachbart stehen, und so zu sagen, ein kleines Dorf bilden könnten. Auch die Einheitlichkeit der Leitung und Verwaltung brauchte nicht zu fehlen, aber es soll dem Reisenden das Bewußtsein, sich in der Fremde aufzuhalten, genommen und das Heimgefühl möglichst gestärkt werden. Er soll sich in diesem Gasthofe gemütlich und daheim fühlen. Selbstverständlich kann auch den verschiedenen Vermögensverhältnissen der Reisenden Rechnung getragen werden durch Erbauung einfacher und anderer besonders vornehm ausgestatteter Gasthöfe. Ebenso wäre es wünschenswert von dem Fremdenverkehrverein aus, eine gewisse Einheitlichkeit und Höchstgrenze der Preise durchzusetzen, die es dann dem Reisenden ermöglicht, von vornherein einen Überblick zu gewinnen, welcher Betrag aufgewendet werden muß, um eine Reise durchzuführen; denn darin lag ein Hauptvorzug der Schweiz, daß es jedem Fremden möglich war, seinen Verhältnissen angepaßt, die Schweiz zu bereisen und von vornherein festzustellen, welchen Betrag es verausgaben will. Auch die österreichischen Gasthöfe werden sich daher bequemen müssen, Tagespreise für Wohnung und Verpflegung (Pension) einzuführen, weil nur hiedurch in unzweideutiger Weise von vornherein dem Überhalten Grenzen gesetzt sind. Daß zur Bequemlichkeit des Reisenden alles aufgeboten werden muß, ist selbstverständlich. Mit den Bädern darf in den Gasthöfen nicht gespart werden, von Fernsprecher und Telegraph muß der weitgehendste Gebrauch gemacht werden; daß man in den Alpenländern elektrisches Licht einführen muß, ist wohl unzweifelhaft usw. Aber es gibt kleine Aufmerksamkeiten, die der Reisende äußerst dankbar empfindet, und die bisher in Österreich vollkommen gefehlt haben. Ich werde nie vergessen, welchen Eindruck es auf mich machte, als ich einmal in einem Gastgarten in Stockholm wahrnahm, daß beim Eintritt der Abendkühle die Gäste vom Hotel aus Plaides gleichen bekamen, um sich vor der unangenehmen Kälte zu schützen. Hiedurch wird in wohltätiger Weise dem Fremden die Notwendigkeit erspart, einen ganzen Tag über ein Überkleid mitzuführen, wenn er nicht vor dem Abendbesuch eines Gastgartens in seinen Gasthof besonders zurückkehren will, um sich das Kleidungsstück zu holen. Daß eine Warm- und Kaltwasserleitung unmittelbar im Zimmer kein übertriebener Luxus ist, braucht jedenfalls nicht besonders hervorgehoben werden.

Ein besonderes Kapitel verdient die Trinkgelderwirtschaft in Österreich. Hier müßte gründlich Wandel geschaffen werden. Nach dem Beispiele der christlichen Hospize im Deutschen

Digitized by Google

Reiche, wäre ein 10 bis 15%iger Zuschlag zur Tagesrechnung, der einzig richtige Ausweg, günstig für den Fremden und nicht entehrend für die Dienerschaft.

Dies ist nur ein kurzer Überblick über das, was dem österreichischen Fremdenverkehr dringend not tut. Ein Mehr kann natürlich niemals schaden, wohl aber ein zu wenig. Die Gasthofbesitzer haben zumeist in den Kriegsjahren genug Schaden gelitten, es muß daher alles aufgeboten werden, ihnen im kommenden Frieden einen reichlichen Ersatz zu gewährleisten.

Wesen und Werden der Erfindungen.

Vortrag, gehalten im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten am 19. März 1918 vom Professor Dr. Kaplan in Brünn.

Wenn ich es heute versuche, Sie in das Wesen und Werden von Erfindungen einzuführen, so bin ich mir der Schwierigkeit dieser Aufgabe wohl bewußt. Einmal lassen sich bei einem derartigen Stoffe persönlich gefühlte Empfindungen nicht vermeiden, andererseits liegt gerade über dem Werden der Erfindungen zumeist ein so geheimnisvolles Dunkel, daß eine rein sachliche Darstellung an dem Mangel geeigneter Grundlagen scheitern müßte. Dies zwingt daher an manchen Stellen zur Einschaltung persönlicher Empfindungen. Meine Ausführungen mögen daher — wie ich im vorhinein bitte — nur als Versuch aufgefaßt werden, in den angeschnittenen Gegenstand einen möglichst vielseitigen Einblick zu gewinnen.

Bevor wir jedoch auf den Werdegang der Erfindungen eingehen können, ist zunächst die Frage zu beantworten:

Was ist eine Erfindung?

Hier beginnen schon die ersten sachlichen Schwierigkeiten. Verfolgt man das vorhandene Schrifttum, so wird von den vielen Verfassern der Erfindungsbegriff sehr verschieden erklärt.

Ich gebe daher zunächst eine Anzahl von Erklärungen an, wie diese von bekannten Patentrechtslehrern und Patentsachverständigen aufgestellt wurden. So wird beispielsweise von Klostermann (1877) die Erfindung wie folgt gekennzeichnet:

„Erfindung ist ein Geisteserzeugnis, welches entweder in einem neuen Gegenstand des Gebrauches oder in einem neuen Hilfsmittel zur Herstellung von Gebrauchsgegenständen besteht."

Anders beurteilt Dambach (1877) den Erfindungsbegriff, indem er sagt:

„Erfindung ist die Schaffung und Hervorbringung eines neuen noch nicht vorhandenen Gegenstandes oder Produktionsmittels zu Gebrauchszwecken."

Der bekannte Technologe Hartig (1886) bestimmt die Erfindung wie folgt:

„Erfindung ist die Lösung eines technischen Problemes, die nach ihrem technologischen Begriffe neu und nach Art ihrer Verwirklichung in mindestens einer Ausführungsform vollständig dargelegt ist."

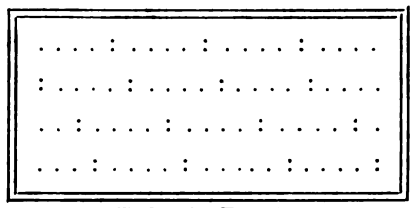
Der bekannte Patentrechtsgelehrte Kohler wieder gibt einer Erfindung folgende Kennzeichnung:

„Erfindung im objektiven Sinne ist eine zum technischen Ausdruck gebrachte Ideenschöpfung des Menschengeistes, die der Natur eine neue Seite abgewinnt und hiebei mit Erfolg darauf abzielt, durch Benützung von Naturkräften menschliche Postulate zu erfüllen".

Die Zahl dieser Erklärungen könnte noch erheblich vermehrt werden, sicher aber ist, daß der an wissenschaftliches Denken nicht gewöhnte Zuhörer aus allen derartigen Erklärungen keinen richtigen Begriff von dem eigentlichen Wesen der Erfindung bekäme. Wie nun jedes Gleichnis das Verständnis ungemein fördert und erleichtert, so ist dies auch beim Erfindungsbegriff der Fall.

Der bekannte Gelehrte Dubois-Raymond hat in seinem lesenswerten Werke „Erfindung und Erfinder" ein treffendes Bild über das Wesen einer Erfindung entwickelt, das wir auch im weiteren Verlaufe unserer Untersuchungen berühren werden.

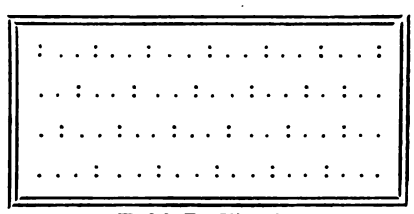
Denkt man sich zwei Blätter Papier durch Nadelstiche durchlöchert, und zwar derart, daß die gegenseitige Lage der Löcher in einem bestimmten Verhältnis zueinander steht, so wollen wir zunächst daran festhalten, daß durch die verschiedene Lochlage der Tafel A, Fig. 1 die Eigenschaften des Stoffes dar-



Tafel A, Fig. 1.

gestellt seien. Wie die Anordnung dieser Löcher vorgenommen werden müßte, um etwa die Härte, Zähigkeit, Schmelzbarkeit und dgl. der Baustoffe auszudrücken, ist selbstverständlich gegenstandslos. Jedenfalls sind wir in der Lage durch derartige Lochanordnungen unsere Baustoffe eindeutig zu beschreiben und das ist die Hauptsache. Dann aber stellt diese Tafel auch den Inbegriff aller technischen Möglichkeiten unserer Baustoffe vor, gewissermaßen also die Grenzbedingungen, innerhalb welcher wir die zweckmäßige Lösung einer technischen Aufgabe suchen müssen. Wir wollen daher in Hinkunft diese Tafel A kurz als die Möglichkeitstafel bezeichnen.

Die zweite Tafel dagegen, soll durch ähnliche Lochgruppen die menschlichen Wünsche und Bedürfnisse ausdrücken. Also beispielsweise den Wunsch des Fliegens, das Bedürfnis den Hunger zu stillen, den Wunsch meilenweit entfernte Stimmen zu hören und dgl. Wir wollen diese zweite entsprechend durchlöcherte Tafel B, Fig. 2 die Wunschtafel benennen.



Tafel B, Fig. 2.

Eine Erfindung liegt nun dann vor, wenn es gelingt, die Wunschtafel B auf die Möglichkeitstafel A derart zu legen, daß eine möglichst große Zahl von Lochgruppen der Möglichkeitstafel mit den Lochgruppen der Wunschtafel zusammenfallen. Würden wir in einem solchen Falle die beiden aufeinandergelegten Tafeln im auffallenden Lichte betrachten, so würden wir eine große Anzahl von Lichtpunkten erblicken, die durch die Deckung der Löcher in den beiden Tafeln verursacht werden. Je größer die Zahl dieser Lichtpunkte, desto vollkommener wäre natürlich die Erfindung. Im Sinne dieses Bildes könnte man daher eine Erfindung wie folgt erklären:

„Eine Erfindung ist die Kunst, technische Möglichkeiten mit menschlichen Bedürfnissen in möglichste Übereinstimmung zu bringen."

Nun wollen wir nochmals die Möglichkeitstafel ins Auge fassen und uns fragen, welche Maßnahmen eine Erfindung überhaupt möglich machen.

Digitized by Google

Wenn wir den Diamanten zum Glasschneiden benützen, so ist das eben nur möglich, weil wir ihn als härtesten Körper erkannt haben, und wenn wir das Kupfer für unsere elektrischen Leitungen benützen, so tun wir es deshalb, weil die Wissenschaft die große Leitfähigkeit dieses Metalles für elektrische Ströme entdeckt hat. Sonach müssen daher zunächst die Eigenschaften des Stoffes bekannt sein oder entdeckt werden bevor von einer Erfindung gesprochen werden kann. Wir erkennen aber auch, daß Erfindung und Entdeckung keinesfalls gleichbedeutend sind, sondern daß eine Erfindung erst dann geschaffen werden kann, wenn durch die Entdeckungen der Boden dazu entsprechend vorbereitet ist. Entdeckung ist daher nichts anderes, als die Auffindung irgend einer Eigenschaft oder Tatsache, die schon längst vorhanden, aber der Menschheit noch nicht bekannt war. Aus diesem Grunde spricht man mit Recht von der Entdeckung Amerikas, denn dieses Festland besteht schon sicher seit der, Menschenwerdung. Ebenso ist auch das Radium entdeckt, aber nicht erfunden worden. Das gleiche gilt auch von den Eigenschaften der Stoffe. So wurde die Schmelzbarkeit der Metalle, die Verflüssigbarkeit der Gase und dgl. mehr entdeckt. Eine der größten Entdeckungen aller Zeiten möge hier noch kurz erwähnt werden, nämlich das vom Arzte Robert Maier entdeckte Gesetz der Erhaltung der Kraft. Daher ist es selbstverständlich, daß auf Entdeckungen keine Patente genommen werden können. Es hätte sonach weder Robert Maier auf sein „Energieprinzip", noch Pythagoras auf seinen Lehrsatz je ein Patent erhalten.

Nun wollen wir noch der Wunschtafel einige Aufmerksamkeit zuwenden. Zunächst wird uns durch die Erfahrung ausnahmelos bestätigt, daß die Natur nicht die geringste Neigung hat, unsere Wünsche und Bedürfnisse zu befriedigen. Daraus folgt aber, daß die Möglichkeitstafel von der Wunschtafel ganz unabhängig ist. Die urwüchsigsten Wünsche entstehen natürlich aus der Sorge um die Erhaltung des eigenen Ichs; damit aber auch die ersten und wichtigsten Erfindungen der Menschheit. So erfand im Zwange der Not der Höhlenmensch die Keule und den Wurfspeer, das Feuer und den Pflug kurz alles was ihm zum Menschen erhob. Mit der Entwicklung der Menschheit stiegen aber auch ihre Wünsche und Bedürfnisse, und wir werden später noch deutlicher erkennen, daß jede neue Erfindung die Zahl der Bedürfnisse erhöht, weshalb die Gefahr der Sättigung oder Wunschlosigkeit der Menschheit selbst bis in die fernste Zukunft ausgeschlossen erscheint.

Nun wollen wir wieder zur Wunsch- und Möglichkeitstafel zurückkehren und aus dem gewonnenen Bilde auch die Bedeutung der Erfindung ablesen. Legen wir also die beiden Tafeln aufeinander, so können folgende drei Fälle eintreten:

1. Die verschiedenen Lochgruppen zeigen keine Deckung, dann ist natürlich auch keine Erfindung möglich.

2. Die Deckung ist unvollständig, dann liegt eine mittelmäßige Erfindung vor.

3. Die Deckung ist gut, wir haben es also mit einer guten Erfindung zu tun.

Der erste Fall würde beispielsweise bei dem Versuch eintreten, ein perpetuum mobile zu erfinden. Eine Deckung der Lochgruppen der Wunsch- und Möglichkeitstafel wäre in diesem Falle unmöglich. Zum gleichen Ergebnis müßte auch der Versuch führen, aus Blei Gold zu machen. Nach den neuesten Forschungen scheint übrigens dieser Wunsch doch nicht so aussichtslos zu sein, wie jener des perpetuum mobile. Vielleicht fehlen uns nur noch die notwendigen Lochgruppen auf der Möglichkeitstafel.

Die meisten Erfindungen weisen eine unvollständige Deckung auf, sind demnach in die zweite Gruppe der mittelmäßigen Erfindungen einzureihen. Allerdings dürfen wir nicht vergessen, daß sich unsere Wunschtafel stetig ändert, so daß eine heute noch als gut angesehene Erfindung schon in kurzer Zeit unter die wenig brauchbaren Erfindungen eingereiht werden muß, denn auch bei Erfindungen gilt das Sprichwort: „Das Bessere ist des Guten Feind". So war zweifellos die Petroleumlampe zur Zeit ihrer Erfindung gegenüber dem russenden Kienspan eine gute Erfindung. Heute werden wir sie wohl mit Rücksicht auf das Gasglühlicht und das elektrische Licht als mittelmäßige Erfindung bezeichnen müssen.

Auch für die in die dritte Gruppe eingereihten und mit „gut" bezeichneten Erfindungen gilt das gleiche. Heute werden wir zweifellos ein Maschinengewehr als vollkommene Erfindung bezeichnen. Wenn aber jemand ein rauch- und knalloses Maschinengewehr erfinden würde, so könnte man unser heutiges Maschinengewehr nur unter die mittelmäßigen Erfindungen einreihen.

Durchaus vollkommene Erfindungen sind daher unmöglich; denn wenn es wirklich für einen Augenblick gelänge die Möglichkeitstafel A mit der Wunschtafel B zur vollen Deckung zu bringen, so erzeugt schon diese Deckung neue Wünsche, die nach Befriedigung rufen. So entsprach beispielsweise die Erfindung der Lichtbildkunst durch Darguerre, zweifellos dem Wunsche, möglichst unbeeinflußt durch die persönlichen Empfindungen des Malers die Natur abzubilden. Kaum war aber die Erfüllung dieses Wunsches ermöglicht, so machte sich schon der Wunsch nach Vereinfachung des Verfahrens rege. Auch dieser wurde durch die Erfindung der Trockenplatten erfüllt. Aber der Mensch war dennoch nicht wunschlos geblieben; er wollte auch in natürlichen Farben aufnehmen und so entstand das Autochromverfahren. Daß aber auch mit diesem die Entwicklung der Lichtbildkunst nicht abgeschlossen ist, erscheint nach dem Gesagten begreiflich.

Unsere bisherigen Betrachtungen haben daher unzweifelhaft ergeben, daß jede Erfindung nur einen begrenzten Wert besitzt, und sonach nur ein Glied in der technischen Entwicklungsgeschichte vorstellt. Aus diesem Grunde ist aber auch die Erfindung keine Schöpfung im strengsten Sinne des Wortes. Ein Kunstwerk dagegen kann eine Schöpfung sein. So verlockend es auch wäre, den Schöpfungsbegriff an Hand des eingeführten Gleichnisses näher zu untersuchen, so muß ich mich doch aus Zeitmangel mit einigen kurzen Hinweisen begnügen. Der Dichter, der beispielsweise seiner Stimmung Ausdruck geben will, hat im Sinne dieses Gleichnisses nur eine Tafel, nämlich die Wunschtafel. Die den Gedankenflug begrenzende Tafel der technischen Möglichkeiten bleibt ihm erspart. Das Reich des unendlich Kleinen bis hinauf zum unendlich Großen ist ihm ebenso offen wie das Reich des Übersinnlichen und das der Gefühle. Seine einzige Sorge muß sein, die Wünsche und Hoffnungen seiner Zuhörer zu seinen eigenen zu machen, will er nicht auf einsamer Höhe nur sich selbst genügen. Ganz frei ist natürlich auch der Dichter nicht, falls er auf Versmaß und Reime Rücksicht nehmen will, doch hat ihn bekanntlich die neuere Richtung der Dichtkunst auch dieser Sorge vielfach enthoben.

Größere Einschränkungen ist aber schon der Maler und der Bildhauer unterworfen. Sein freies Schaffen ist durch die Art und Form des Stoffes (Malerfarben, Stein usw.) begrenzt. Das gleiche gilt auch für die Musik. Immerhin ist die Gebundenheit an den Stoff noch so gering, daß mit Recht von Schöpfungen der Kunst gesprochen werden kann.

Wie steht es aber beim Erfinder?

Wir haben erkannt, daß seinem freien Wollen enge Grenzen gezogen sind. Stets muß er die Möglichkeitstafel zu Rate ziehen, um zu erkennen, ob er sich im Reiche der Phantasie oder der Wirklichkeit bewege und so haben uns diese

Digitized by Google

kurzen Betrachtungen von selbst auf einen grundsätzlichen Unterschied zwischen Künstler und Erfinder geführt, den wir etwa dahin aussprechen können, daß ein Künstler ohne Phantasie nicht denkbar ist, wogegen dem Erfinder die Phantasie nur Anregungen gibt, die er im Rahmen der technischen Möglichkeiten verwerten muß.

Haben wir jetzt das Trennende zwischen Künstler und Erfinder erkannt, so werden wir im weiteren Verlaufe unserer Untersuchungen noch jene Punkte zu besprechen haben, in welchem sich die beiden berühren.

Inzwischen will ich Dubois Raymond in seinem Gedankengange weiter folgen, nach welchem er die Erfindung mit der Auffindung des Reimes eines Gedichtes vergleicht. So weit kann ich ihm allerdings nicht mehr voll zustimmen, wenn wir der übermenschlichen Anstrengungen gedenken, welcher die Auffindung eines solchen „Reimes" nicht selten berdaf. Ein einfaches Beispiel soll dies reläutern:

Die Sehnsucht des Menschen zu fliegen, ist sicher so alt als das Menschengeschlecht. Ich erinnere an die schöne Sage von den wächsernen Fügeln des Ikarus, die uns diese Sehnsucht dichterisch verklärt. Einer fast zweitausendjährigen Entwicklung des Menschengeschlechtes und unzähliger vergeblicher Versuche hat es aber bedurft, bis die Menschheit wenigstens den Weg fand, auf dem diese Sehnsucht gestillt werden konnte. Die Zahl der Erfinder, die diesen Weg mit der Hingabe ihres Lebens bahnten, ist ungeheuer und auch heute noch gar nicht zu übersehen und doch sieht die Aufgabe so einfach aus.

(Fortsetzung folgt.)

SCHIFFAHRT.

Ein Kanal von der Ostsee zum Schwarzen Meere. Der Plan einer durchgehenden Schiffahrtsverbindung von der Ostsee zum Schwarzen Meere bildet den Gegenstand einer umfassenden Denkschrift, die im Auftrage des Senats der Stadt Lübeck von der Lübecker Handelskammer nach eingehenden Verhandlungen mit dem Börsenkomitee der Stadt Riga verfaßt und nunmehr den zuständigen Stellen übermittelt worden ist. In dieser Denkschrift wird ausgeführt:

Zwischen dem Oberlaufe der Düna und dem Dnjepr soll eine nur wenig mehr als 80 *km* lange Kanalverbindung hergestellt und diese beiden gewaltigen Ströme Rußlands reguliert werden. Schon vor Ausbruch des Russisch-Japanischen Krieges hatte sich ein englisches und später ein französisches Finanzsyndikat zur Herstellung jenes Wasserweges gebildet. Es sollte unter starker ausländischer Beteiligung eine Aktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von 25 Mill. und einem Obligationskapital von 262 Mill. Rubel gebildet werden, für dessen 4·5%ige Verzinsung die russische Regierung die Garantie übernehmen sollte. Der frühere Finanzminister Kokowzew soll grundsätzlich gegen die Garantieleistung nichts einzuwenden gehabt haben. Auch das russische Verkehrsministerium hatte der Frage seine besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Bereits im Jahre 1901 ist der Professor v. Bloch vom russischen Verkehrsminister Chilkow mit der Ausarbeitung des Planes für einen Verbindungskanal zwischen dem Baltischen und dem Schwarzen Meere mit einer Tiefe von 2·75 *m* beauftragt worden. Es muß aber bemerkt werden, daß die Kosten für den ganzen Plan, wenn die Wasserstraße für See- und Kriegsschiffverkehr brauchbar, der Tiefgang daher viel größer sein sollte, bis auf 800 Mill. Rubel veranschlagt werden. Das Rigaer Börsenkomitee verlangt auf Grund der Erfahrungen auf preußischen Wasserstraßen eine einheitliche Tiefe von mindestens 3 *m* und die Möglichkeit des sicheren Verkehrs von Fahrzeugen bis zu 1200 *t* Tragfähigkeit.

Die Denkschrift beschäftigt sich sehr ausführlich mit den Vorteilen der geplanten Wasserstraße für Riga und für Deutschland.

Was Riga betrifft, so wäre von der größten Wichtigkeit die Abkürzung der Wege aus Südrußland nach nordeuropäischen Häfen. Der Wasserweg von Odessa nach Hamburg, der heute um Europa herumführt und 7454 *km* beträgt, würde durch die Riga-Cherson-Verbi dung auf 3895 *km* herabgedrückt, also etwa um die Hälfte verkürzt werden. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 9 *km* für die Stunde auf der neuen Wasserstraße würde ein Flußdampfer oder Schleppkahn vom Schwarzen Meere bis Riga zwölf Tage brauchen, für die Fahrt nach Hamburg würde die Zeit um ein Drittel verkürzt werden. Es ist klar, daß solche Zeitersparnisse sich in sehr bedeutenden Frachtverbilligungen ausdrücken würden.

Als Vorteile für Deutschland werden aufgezählt: 1. Die Frachtersparnisse würden Rußlands Aufnahmefähigkeit für deutsche Industrieerzeugnisse und deutsche Handelsgüter aller Art gewaltig stärken. 2. Diese Frachtverbindungen würden zugleich den Bezug russischer Boden- und Erwerbserzeugnisse für Deutschland erheblich verbilligen. 3. Die hiedurch bedingte engere wirtschaftliche Verflechtung Deutschlands und Rußlands wäre auch politisch für die Zukunft von großen B deutung. 4. Die von deutschen Ost- und Nordseehäfen betriebene Ostseeschiffahrt würde eine äußerst wertvolle, bedeutende Befruchtung erfahren. 5. Die ohnehin durch der Wettbewerb der holländischen und belgischen Häfen stark beeinträchtigte Stellung der deutschen Nordseehäfen (Hamburg und Bremen) würde infolge der Zurückdrängung der Schiffahrt von den Schwarz-Meer-Häfen um Gibraltar herum erheblich gewinnen. 6. Der Kaiser Wilhelm-Kanal würde aus dieser Ablenkung großer Teile der bisherigen Schwarz-Meer-Verschiffungen nach allen nord- und nordwesteuropäischen Ländern bedeutenden Nutzen ziehen. 7. Die durch den kürzeren Seeweg bedingte Ersparnis an Seeschiffsraum bedeutet eine wünschenswerte Erleichterung der zu besorgenden Frachtraumnot. 8. Die Ernährung Deutschlands wäre nicht mehr von der Offenhaltung des Mittelmeerweges sowie des Donauweges abhängig.

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Im Dienstbereiche der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurden weiters ausgezeichnet:

Durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung und Verleihung der Bronzenen Militärverdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes: Hein Friedrich, Adjunkt (Besitzer des Goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille).

Durch Verleihung des Bayrischen König Ludwig-Kreuzes für Heimatsverdienste während der Kriegszeit: Schubert Wenzel, Oberinspektor (Ritter des Franz Joseph-Ordens mit der Kriegsdekoration).

Der Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten hielt am 9. d. M. seine 40. ordentliche Hauptversammlung ab. Der Vorsitzende Vorstandstellvertreter Inspektor Kollarz hob hervor, daß der Verein dank der Opferwilligkeit seiner Mitglieder trotz der bestehenden Verhältnisse sich auf ge-

Digitized by Google

wohnter Höhe betätigen und sein Wirken oftmals in den Dienst der Kriegsfürsorge stellen konnte und sprach weiters dem früheren Vorstande Regierungsrat Dr. Freiheim, welcher infolge Austrittes aus dem Eisenbahndienste die Vorstandstelle zurücklegte, für seine erfolgreiche Führung des Vereines den wärmsten Dank aus. Über einstimmigen Beschuß der Hauptversammlung wurde Dr. Freiheim in die Vereinsleitung kooptiert. Der um den Verein hochverdiente Ehrenkneippräses Oberinspektor Bernhard Fohmann wurde zum Ehrenmitgliede des Vereines ernannt. Der Verein zählt 324 ausübende und 400 beitragende Mitglieder. In die Vereinsleitung wurden wiederberufen die Herren: Heinrich Kollarz, Inspektor der Südbahn und Theodor Kuhn, Oberkontrollor der Ersten österr. Sparkassa als Vorstandstellvertreter, Tonkünstler Karl Führich als Chormeister, k. k. Kontrollor Walter Schmitz als Chormeisterstellvertreter; zu Vorstandsmitgliedern: Gustav Benda, Oberrevident, Rudolf Esterle, Oberrevident, Karl Freund, Bureauvorstand, Rudolf Heinisch, Revident, Eduard Heyl, Adjunkt, Franz Jellinek, Revident, Josef Koß, Adjunkt, Josef Kováts, Oberinspektor, Heinrich Reichmann, k. k. Assistent, Karl Rohr, Oberrevident und Fritz Waidl, Oberrevident. In den Werbeausschuß wurden wiedergewählt die Herren Ministerialrat Dr. Karl Dorrek, Inspektor Georg Kloß, Oberrevident Alexander Schwitzer und Inspektor Gustav Sellner.

Versicherung von Reisegepäck. Die außerordentliche Erhöhung des Wertes aller Gebrauchsgegenstände, wie Kleider, Wäsche, Schuhe und dgl., sowie die infolge der verschiedenen Ursachen erhöhte Gefahr der Entwendung lassen es empfehlenswert erscheinen, das Reisegepäck sowohl während der Beförderung als auch bei der Hinterlegung in den auf größeren Stationen befindlichen Aufbewahrungsstellen zu versichern, da insbesondere in letzterem Falle die Eisenbahn sonst nur bis zum Betrage von K 100 für das Gepäckstück haftet. Um den Reisenden die Vornahme solcher Versicherungen zu erleichtern, hat die Staatsbahnverwaltung im Vereine mit der Europäischen Reisegepäck-Versicherungsgesellschaft die Einrichtung getroffen, daß von den Bahnbeamten bei der Aufgabe oder Hinterlegung des Gepäcks auch Versicherungen entgegengenommen werden.

Neuordnung der kgl. ungarischen Staatsbahnen. Handelsminister Baron Josef Szterényi hat, wie seinerzeit gemeldet wurde, mit der Vorbereitung der Neuordnung der königlich ungarischen Staatsbahnen einen Ausschuß betraut, in dessen erster Sitzung er die Dringlichkeit dieser Maßnahme eingehend begründete und die leitenden Gedanken darlegte. Er hob namentlich hervor, daß die einzelnen Zentralorgane der Staatsbahnen voneinander unabhängig gemacht werden sollen und daß der über die einheitliche Richtung hinausgehende Wirkungskreis der Staatsbahndirektion auf die einzelnen Betriebsleitungen derart auszudehnen sei, daß sie in Direktionen umgewandelt werden. Der Wirkungskreis würde demnach auch alle mit der Eisenbahnverwaltung zusammenhängenden wirtschaftlichen Verkehrs- und finanziellen Fragen umfassen, in welchen sie selbständig vorzugehen hätten. Unter Mitwirkung der wirtschaftlichen Vertretungen müsse der Betrieb der Staatsbahnen auf geschäftliche Grundlagen gestellt werden. An den Erträgnissen soll auch das Personal teilnehmen, weil eine Ausgleichung der verminderten Einnahmen und der sich sprunghaft erhöhenden Ausgaben nur in dieser Weise erfolgen kann. Zum Schlusse forderte der Handelsminister den Ausschuß auf, einen Entwurf auszuarbeiten, der all diesen leitenden Grundsätzen Rechnung trägt.

Verkehrseinschränkungen auf den österreichischen Eisenbahnen. Die Verkehrsverhältnisse auf den österreichischen Eisenbahnen haben in der letzten Zeit teils infolge der Knappheit an Personal, Betriebsmitteln und Betriebsstoffen, teils infolge des einsetzenden Herbstverkehres, hauptsächlich aber infolge des massenhaften Auftretens der Grippe unter den Eisenbahnbediensteten eine solche Verschlechterung erfahren, daß die Eisenbahnverwaltung zu einschneidenden Maßregeln greifen mußte, um in den Monaten November und Dezember insbesondere den durch den Rübenverkehr und durch das Kohlenbedürfnis gesteigerten Anforderungen so gut als möglich genügen zu können. Bis Mitte Oktober hatten sich infolge der Unmöglichkeit der Abbeförderung aller aufgelieferten Güter so viel beladene Wagen auf den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen angestaut, daß erhebliche Einschränkungen in der Annahme von Gütern verfügt werden mußten. Die zunächst für den 16., 17. und 18. Oktober verfügte Einschränkung wird, mit Ausnahme von Lebensmitteln, alle Güter, demnach auch Kohle, umfassen. Die besonderen Anforderungen, die die nächste Zeit an den Güterverkehr in vielen Beziehungen stellen wird, machen es aber auch notwendig, erhebliche Einschränkungen im Personenverkehr zu verfügen. Das Eisenbahnministerium mußte daher zu einer Verkehrseinschränkung schreiten, die von 20. Oktober angefangen, auf etwa vier Wochen berechnet ist.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1818.

Verwaltung	Monat	Befördert wurden				Eingenommen wurde für					
		Personen	+ — gegen 1917	Güter t	+ — gegen 1917	Personen und Gepäck	+ — gegen 1917	Güter	+ — gegen 1917	Zusammen	+ — gegen 1917
Aussig-Teplitzer E.											
Altes Netz .	September	647.251	+ 66.469	623.426	— 65.214	—	—	—	—	2,042.708	+ 836.237
Neues Netz .		402.499	+ 38.104	39.715	— 37.961	—	—	—	—	717.397	+ 272.170
Zusammen .		1049.750	+104.573	663.141	—103.175	—	—	—	—	2,760.105	+ 1,108 407
Buschtěhrader Eisenbahn .	Sept.	788.115	+ 65.402	544.483	- 118.262	1,327.194	+ 467.743	2,667.803	+ 802.657	3,994.997	+ 1,270.400
Graz-Köflacher Eisenbahn .	August	186.533	+ 13.937	62.720	— 920	175.638	+ 16.570	268.163	+ 63.222	443.801	+ 46.652
K. k. österr. Staatsbahnen	August	—	—	—	—	49,609.600	+17,196.000	77,630.100	+18,107.000	127,239.700	+35,303.094
Kaschau-Oderberger Eisenbahn, österr. Netz . . .	September	304.745	—	305.358	—	454.150	—	1,908.586	—	2,362.736	+ 500.795

Digitized by Google

Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 21. September 1918, Z. 46081, an alle Organe, betreffend Zuwendungen an Staatsbahnbedienstete des Ruhestandes und an Witwen und Waisen nach Staatsbahnbediensteten aus Anlaß der durch den Krieg geschaffenen außergewöhnlichen Verhältnisse.

I.

Aus Anlaß der durch den Krieg geschaffenen außergewöhnlichen Verhältnisse werden für die Zeit bis Ende Juni 1919 die Steuern und Quittungsstempelgebühren, die von den im Bezuge eines statutenmäßigen Ruhegenusses stehenden Staatsbahnbediensteten des Ruhestandes, den im Bezuge eines statutenmäßigen Versorgungsgenusses stehenden Witwen und Waisen nach Staatsbahnbediensteten sowie den im Bezuge fortlaufender Gnadengaben stehenden ehemaligen Staatsbahnbediensteten und Witwen und Waisen nach Staatsbediensteten im Abzugswege einzuheben sind, vom Staate zur Zahlung übernommen.

II.

Außer der vorstehenden, in der Form der Übernahme von Abzügen auf den Staatsschatz gewährten Zulage wird den unter die Kategorien des Punktes IV fallenden Personen für die Zeit vom 1. Oktober 1918 bis Ende Juni 1919 eine Aushilfe nach folgenden Bestimmungen bewilligt.

III.

Die Aushilfe wird von der Abteilung IX der k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft, der die Liquidierung von Ruhe- und Versorgungsgenüssen obliegt, in am 1. Oktober 1918 beginnenden Monatsraten mit dem Ruhe-(Versorgungs-)genusse (der fortlaufenden Gnadengabe) von amtswegen flüssig gemacht.

IV.

Der Jahresbetrag der Aushilfe wird festgesetzt wie folgt:

1.

a) Für pensionierte oder provisionierte Beamte, Honorarbeamte und Bahnärzte mit einem Ruhegenusse samt allfälligem Pensions-(Provisions-)zuschusse:

bis einschließlich K 1000 mit . . . . . K 756
von über K 1000 bis einschließlich K 2000 mit . . . „ 936
von über K 2000 bis einschließlich K 17.200 mit . . „ 984

b) für die Witwen nach Beamten, Honorarbeamten und Bahnärzten mit einer Witwenpension (Witwenprovision) samt allfälligem Pensions (Provisions-)zuschusse:

bis einschließlich K 1000 mit . . . . . K 612
von über K 1000 bis einschließlich K 2000 mit . . . „ 756
von über K 2000 bis einschließlich K 6000 mit . . . „ 900

... 4.

Für die ehelichen Waisen:

a) nach Beamten, Honorarbeamten und Bahnärzten mit einer Waisenpension (Waisenprovision) samt allfälligem Zuschusse bis einschließlich K 3000 bezw. mit einem Erziehungsbeitrage samt allfälligem Zuschusse bis einschließlich K 600, und zwar:

für jede elternlose Waise mit . . . . . K 468
für jede vaterlose Waise mit . . . . . „ 288

und zwar für alle unter *a*) angeführten so lange, als sie tatsächlich im Genusse einer statutenmäßigen Waisenpension (-provision) oder eines statutenmäßigen Erziehungsbeitrage stehen.

5.

Für die mit fortlaufenden Gnadengaben aus den Mitteln der Staatseisenbahnverwaltung beteilten ehemaligen Staatsbahnbediensteten sowie Witwen und Waisen nach Staatsbahnbediensteten mit einer fortlaufenden Gnadengabe bezw. mit einem gnadenweisen Erziehungsbeitrage

bis einschließlich K 100 mit . . . . . K 144
von K 100 bis ausschließlich K 800 mit . . . . . „ 192
von K 800 aufwärts mit . . . . . „ 240

V.

Die Bestimmungen unter I bis IV finden auch auf ehemalige Bedienstete der verstaatlichten Privatbahnen und auf Witwen und Waisen nach solchen Bediensteten Anwendung, wenn deren Ruhe- oder Versorgungsgenüsse (fortlaufende Gnadengaben) von der Staatseisenbahnverwaltung anläßlich der Verstaatlichung der betreffenden Bahn zur Weiterzahlung übernommen oder nach diesem Zeitpunkte von ihr angewiesen worden sind.

Die Gewährung von Aushilfen für Gattinnen und Kinder von vermißten Staatsbahnbediensteten bleibt besonderer Regelung vorbehalten.

VI.

Den Personen, die eine Aushilfe auf Grund dieses Erlasses genießen, wird ein einmaliger Zuschuß zur Aushilfe mit den im Punkte II des Erlasses des Eisenbahnministeriums vom 23. November 1917, Z. 2620/E. M. (Amtsblatt des k. k. Eisenbahnministeriums 1917, LXXI. Stück, Nr. 147), vorgesehenen Ausmaßen neuerlich bewilligt.

Dieser Zuschuß ist im Monate November 1918 auszuzahlen. Die Voraussetzungen des Anspruches und des Ausmaßes müssen am 1. November 1918 gegeben sein.

BUCHANZEIGEN.

Zur Wirtschaftskunde Polens. Beiträge zur Wirtschaftsgeographie des Königreiches Polen von Dr. Hermann Leiter, Generalsekretär der geographischen Gesellschaft. Buch 3 der Wirtschaftlichen Bücherei. Herausgeber Hofrat Schmid, Compaßverlag. Preis K 3.

Polen wurde in den letzten Jahrzehnten meist als Teil des russischen Reiches in den einschlägigen Werken ebenso kurz als die anderen Gebiete des großen Reiches behandelt. Privatvereinigungen haben aber inzwischen an der Erforschung des Landes eifrig gearbeitet. Die dabei erzielten Leistungen werden jetzt bei der großen Bedeutung, die die Lösung der polnischen Frage beträgt, allgemein bekannt. Dr. Hermann Leiter versucht in seinen Ausführungen unter besonderer Berücksichtigung der von Österreich-Ungarn besetzten Gebiete eine Vorstellung von dem wirtschaftlichen Werte dieser Gebiete zu ermöglichen. Das leicht faßliche Buch ist ein willkommener Behelf zur raschen Übersicht über die wirtschaftlichen und kulturellen Verhältnisse in dem jungen Königreiche.

Der europäische Krieg und der Weltkrieg. Geschichtliche Darstellung der Kriegsereignisse von 1914/18. Von A. Hemberger. Mit vielen Bildern, Karten und Plänen. Das Werk erscheint in zehntägigen Heften, Großoktavformat, zu 50 Heller A. Hartlebens Verlag in Wien und Leipzig. Bisher 95 Hefte.

Während das Interesse an Kriegsberichten und Schilderungen von den Kriegsschauplätzen recht wesentlich nachgelassen hat, was nach vier Kriegsjahren schließlich sehr wohl begreiflich ist, nimmt man A. Hembergers „Der europäische Krieg und der Weltkrieg“ immer wieder gerne zur Hand. Jedes neue Heft ist fesselnd und hat die Vorzüge, die dem großen Werk von Anfang an nachgerühmt werden konnten: Anschaulichkeit der Darstellung, Übersichtlichkeit und möglichste Unparteilichkeit. Auch die gediegene Ausstattung der einzelnen Hefte, die Güte des Bildschmuckes und der Karten ist die gleiche geblieben — unter den heutigen Verhältnissen ein glänzendes Zeugnis für den Verlag.

Digitized by Google

„Die Bergstadt". Bergstadtverlag Wilh. Gottl. Korn, Breslau. Das Aprilheft enthält von A. Trinius die drollige Geschichte „Das Kriegsschwein", von Walter Meckauer „Wie man ein reicher Mann wird", die Erzählung „Naja" von Margarete von Stein, die Fortsetzung des Waldromans „Hubertus" von Paul Keller, in „Bergstädtische Kriegsberichterstattung" von Paul Barsch eine anziehende Geschichte von einem unserer jetzigen Heerführer, von E. Herold in seinem „Der Episodenkrieg", Erinnerungen an die Einnahme der Insel Ösel, endlich von Dr. Karl d'Ester „Romantik im Innwinkel". Die Tafelbilder in Farben- und Tondruck sind ein prächtiger Schmuck des reichhaltigen Heftes, das als Musikbeilage ein Lied „Ich hab' die Nacht geträumet" von Hans Trinius bringt.

Die Ausgestaltung des Großschiffahrtsweges auf dem Moldau- und Elbeflusse in Böhmen. Ihre Entwicklung und ihr Stand mit Ende 1917; mit zwei Übersichtskarten, 20 Abbildungen und einem Diagramm. Erschienen als Heft 3 der „Veröffentlichungen des Österreichischen Arbeitsausschusses für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe—Oder—Donau" im Kommissionsverlage der Manzschen k. u. k. Hof-, Verlags- und Universitätsbuchhandlung, Wien 1918, Preis K 3.

Der Österreichische Arbeitsausschuß, mit dessen Geschäftsführung die Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg betraut ist, bringt in dem dritten Hefte seiner „Veröffentlichungen" einen wertvollen Beitrag zu der Frage des Elbe—Oder—Donau-Kanales. In drei besonderen, sehr bemerkenswerten Abhandlungen werden eingehend besprochen:

1. Die Kanalisierungsarbeiten an der Moldau und Elbe. Mitgeteilt von k. k. Hofrat Ing. Anton Mager, Baudirektor der Kommission für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen.

2. Die Regulierung und Kanalisierung der Mittelelbe von Melnik bis Jaroměř und der Mittelmoldau von Budweis bis Prag. Besprochen von k. k. Hofrat Ing. Emil Zimmler, Leiter der Expositur Prag für den Bau der Wasserstraßen.

3. Der gegenwärtige Stand der Fluß- und Schiffahrtsverhältnisse auf der nicht kanalisierten Elbestrecke Aussig—böhmisch-sächsische Landesgrenze von Ing. M. Machulka, k. k. Oberbaurat und Vorstand des Wasserbaudepartements der k. k. Statthalterei für Böhmen.

Mit der Herausgabe dieses Heftes wird vornehmlich bezweckt, die Öffentlichkeit, die über den Ausbau der geplanten natürlichen und künstlichen österreichischen Wasserstraßen bisher nur unzulänglich unterrichtet ist, für die Frage selbst und über die bereits geleisteten und noch zu leistenden gewaltigen Arbeiten aufzuklären. Man wird aus diesem Berichte die Überzeugung gewinnen, daß die Kommission für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen und die k. k. Direktion für den Bau der Wasserstraßen mit anerkennenswertem Eifer bestrebt sind, den ihnen gestellten schwierigen Aufgaben gerecht zu werden.

KLUBNACHRICHTEN.

Einsetzung eines Wirtschaftsausschusses. Behufs Überwachung und Leitung der Lebensmittelbeschaffung und Verteilung in unserem Klub wurde ein Wirtschaftsausschuß, bestehend aus den Staatsbahnräten Dr. Viktor Leipen, Ing. Bernhard Stöger und Inspektor Ing. Maximilian Taussig eingesetzt, an welchen sich die P. T. Klubmitglieder in allen, die Lebensmittelverteilung betreffenden Angelegenheiten wenden wollen.

Sinfoniekonzerte 1918/19. Für die im großen Konzerthaussaale am 27. November und 11. Dezember 1918, 22. Jänner, 12. und 26. Februar, 19. März und 9. April 1919 stattfindenden Sinfoniekonzerte (Beginn 1/2 7 Uhr abends) sind im Klubsekretariate die vom Benefizienkomitee abonnierten 2 Sitzplätze in der 20. Parterrereihe von Fall zu Fall erhältlich. Preis für 1 Sitzplatz und Konzert K 5. Die Abonnementskarten müssen von den dieselben entleihenden Klubmitgliedern am Tage nach dem Konzerte im Klubsekretariate rückgestellt werden; bei Verlust haftet dasselbe für alle noch nicht abgehaltenen Konzerte mit K 5 für Karte und Abend.

Das Benefizienkomitee.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 1294 / 1 IV. Am 11. Oktober 1918.

Betreff:

„Lieferungsausschreibung".

Bei den k. k. Staatsbahndirektionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg, Stanislau, der k. k. Nordbahndirektion, der k. k. Nordwestbahndirektion, der k. k. Direktion für die Staatseisenbahngesellschaft, der k. k. Direktion für die böhm. Nordbahn und der k. k. Betriebsleitung in Czernowitz gelangen für das erste Halbjahr 1919 die Lieferungen von verschiedenen Baustoffen im Konkurrenzwege zur Vergebung.

Die näheren Bedingnisse sind im Amtsblatte der Wiener Zeitung vom 15. Oktober l. J. verlautbart und auch bei den betreffenden k. k. Staatsbahndirektionen zu erlangen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 20 / 29 -VI am 9. Oktober 1918.

Versendung von Kartoffeln in Säcken als Stückgut.

Im Interesse einer klaglosen und raschen Abwicklung des Kartoffelstückgutverkehres, der in Folge der Bewilligung des k. k. Amtes für Volksernährung, diesen wichtigen Approvisionierungsartikel aus gewissen Überschußländern zu beziehen, in der nächsten Zeit voraussichtlich eine wesentliche Steigerung erfahren wird, wird auf die nachfolgenden Bestimmungen besonders aufmerksam gemacht.

Kartoffeln in Säcken werden als Stückgut von der Eisenbahn nur dann angenommen, wenn jeder einzelne Sack vom Absender mit dem Namen der Bestimmungsstation dauerhaft bezeichnet ist. Hat der Absender dies unterlassen, so wird die Bezeichnung von der Eisenbahn gegen Einhebung einer Gebühr von 10 h pro Sack besorgt (Tarif, Teil I A, § 62 [8] V und Teil I B. Abschnitt D, 9).

Damit aber Verwechslungen ausgeschlossen werden und jeder Empfänger auch richtig die für ihn bestimmten Säcke erhalte, empfiehlt es sich außer dem Namen der Bestimmungsstation auch den Namen und die Adresse des Empfängers auf jeden Sack zu vermerken.

Dies geschieht am besten durch auf die Säcke aufgenähte Flecken von Leinen, Rohleinen und ähnlichem Stoff, auf denen die erforderliche Angaben mit Tintenstift vermerkt werden, z. B.:

An

Herrn .....

Wohnungsadresse: .....

Wien .....bahnhof.

oder durch mit starkem Spagat oder Draht am Bunde des Sackes befestigte Täfelchen aus Holz oder starker Pappe, auf denen die obigen Angaben in haltbarer Schrift (Tinte, Tinten- oder Farbstift) gut lesbar verzeichnet sind.

Die Übernahmsorgane der Versandstationen sind angewiesen, den Verfrachtern im Bedarfsfalle derartige Täfelchen gegen Vergütung der Kosten zu überlassen und ihnen auch sonst rücksichtlich Bezeichnung der einzelnen Frachtstücke an die Hand zu gehen. Ist dem Absender selbst für die Bezeichnung der Säcke mit Namen und Adresse des Empfängers im Sinne des Vorstehenden vorgesorgt, oder gelangen über Wunsch des Absenders die von den Stationsorganen beigestellten Täfelchen gegen Ersatz der erwachsenden Kosten zur Verwendung, so entfällt selbstverständlich die im ersten Absatz erwähnte tarifmäßige Gebühr von 10 h für die bahnamtliche Bezeichnung der Säcke mit dem Namen der Bestimmungsstation.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 19. Wien, den 15. November 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Abschied von Österreich — Heil Deutschösterreich! — Die neuen Leiter des Eisenbahnwesens. — Ausgestaltung der Wiener Bahnhofanlagen. — Wesen und Werden der Erfindungen. Vortrag, gehalten im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten am 19. März 1918 vom Professor Dr. Kaplan in Brünn. (Fortsetzung zu Heft 18.) — Schiffahrt. Ergebnis der Nachtfahrtversuche auf der Donau. (Fortsetzung folgt.) — Verschiedenes. Zu dem in der letzten Nummer veröffentlichten Berichte. Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Der ungefähre Ertrag der in den Verwaltungsjahren 1916/17 und 1917/18 auf den österreichischen Eisenbahnen durchgeführten Steuer- und Tarifmaßnahmen. Die Entwicklung der Luftverkehrslinien. — Buchanzeigen. Triest und seine Aufgaben im Rahmen der österreichischen Volkswirtschaft. Österreich-Ungarns wirtschaftliche Beziehungen zur Schweiz. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Abschied von Österreich — Heil Deutschösterreich!

Nun da alle Klammern gelöst sind, da alles, aber auch alles zerfällt, was seit Jahrhunderten fest zusammengeschweißt schien, müssen wir schaudernd als unabänderliche Gewalt erleben, was Einsichtige seit langem kommen sahen, was die Feinde in- und außerhalb des Reiches planvoll und zielbewußt vorbereitet, was mit Blindheit G schlagene des eigenen Lagers gedankenlos und unbewußt selbst gefördert haben. Es hat keinen Sinn, heute Anklagen zu erheben und den beispiellosen Fehlern und Mißgriffen nachzugehen, die das alte Österreich rettungslos und immer schneller dem Verderben entgegenführten, unbelehrbar und allen Zeichen und Warnungen unzugänglich.

Den letzten äußerlichen Anstoß hat das kaiserliche Manifest vom 16. Oktober l. J. gegeben, aus dem die inneren Feinde nur die Aufforderung zur Auf- und Loslösung herausgelesen haben, die sich dann mit einer nie geahnten und nie für möglich gehaltenen Plötzlichkeit vollzog. Einen solchen Untergang eines immerhin großen und mächtigen Staates hat die Welt noch nicht erlebt!

Und wieder sind es nur wir Deutsche, die erschüttert dem verschwundenen Staate, der uns trotz aller bösen Erfahrungen, die wir erdulden mußten, die geliebte Heimat war, die alte Treue bewahren, indem wir wenigstens seinen alten bedeutungsvollen Namen vor der Vergessenheit retten und das alte, wirklich deutsche Österreich als Deutschösterreich in eine ungewisse Zukunft mit hinübernehmen.

Möge uns der Name nicht Unheil bringen, indem er die Meinung entstehen läßt, daß wir Deutsche dadurch allein von allen Kindern der Mutter Österreich, die böse, schwere Erbschaft übernommen haben.

Nun gilt es für uns, als deutsche Eisenbahner, uns auch beruflich der neuen Lage in unserem Denken anzupassen.

Verloren ist die durch die natürliche geographische Gestaltung bedingte und mit großen Kosten errungene Geschlossenheit des Netzes und die durch die Angliederung guter Linien mühsam erreichte Ertragmöglichkeit, verloren die Möglichkeit der kommerziellen Ausnutzung der durch das alte Österreich führenden, Teile der wichtigsten internationalen Linien bildenden Strecken, verloren sind die Hauptzufuhrlinien, über die uns die wichtigsten unentbehrlichen Roh- und Hilfsstoffe von der See und von den Erzeugungs- und Gewinnungsländern zugeströmt sind und die zugleich unserer Ausfuhr gedient haben, verloren ist der lohnende eigene Binnenverkehr, die Beherrschung der Zufuhr der wichtigsten Nahrungsmittel selbst von den nächstgelegenen, ehemals eigenen und fremden Gewinnungsorten, verloren — richtiger geraubt — ist uns der unseren Bedürfnissen halbwegs angepaßte Wagen- und Lokomotivstand, verloren — richtiger geraubt — sind uns Unmengen wertvoller Bedarfstoffe und Vorräte, verloren — richtiger geraubt — sind uns ungezählte Millionen an Einnahmen — verloren ist die achtunggebietende Stellung in in- und ausländischen Tarifverbänden und internationalen Vereinigungen und im Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, verloren... verloren...

Geblieben ist uns ein kleines Netz zumeist ertragschwacher, ja ertragloser Linien, ohne Anschluß ans Meer und verkehrsreiche Ströme, geblieben sind uns die schwierigen teueren Alpenbahnen, die langen Tunnele und starken Steigungen, geblieben ist uns ein viel zu zahlreiches Personal, eine komplizierte, viel zu reiche Gliederung der Dienststellen, geblieben der alte, nicht auszutilgende Geist der Unentschlossenheit, geblieben die Zwangsvorstellung der nach allen und einigen anderen Seiten nötigen Rücksichtnahme, die Furcht vor jedem g raden Wort und selbstentschlossenem Handeln.....

Dazu kommt die Ungewißheit über die künftige Grenzgestaltung durch den kommenden Friedensschluß, bei dem wir, wieder nur wir Deutsche, einer geschlossenen Reihe erbitterter, zu allem entschlossener und fähiger Feinde allein gegenüberstehen werden; dazu kommt die lähmende Sorge um den Brennstoff und die Ernährung der ausgepumpten Bediensteten; die allgemeine Mutlosigkeit.....

Fürwahr eine niederschmetternde Rechnung!

Und doch muß der Strich unter diese Rechnung mit Entschlossenheit gesetzt werden.

Und ein Neubau unseres Hauses muß aufgerichtet werden von Grund auf und an Haupt und Gliedern. Mit zusammengebissenen Zähnen, gestrafftem Arm und unbeugsamem Entschluß müssen wir zu neuer Arbeit schreiten, jeder muß sein Bestes geben, rücksichtslos muß alle Halbheit an Wissen und Willen bei Seite geschoben werden, alles Überflüssige und Hemmende in der Gliederung der Verwaltung,

Digitized by Google

alle Schwerfälligkeit in der Leitung und Ausführung beseitigt, alle Quellen neuen Lebens und Aufschwunges, der Kostensparung und der Ertragsvermehrung müssen erschlossen, mit Offenheit muß alles Schädliche aufgezeigt und ohne Neid jede Begabung und Arbeitskraft auf den ihr zukommenden Platz gestellt werden.

Dazu rufen wir alle auf, die deutsch fühlen im neuen Deutschösterreich, dem wir deutsche Eisenbahner unverbrüchliche Treue geloben, komme, was da wolle!

Und wenn wir so das eigene Haus bestellt haben, können wir ruhig abwarten, ob nicht die anderen, die neuen slawischen Staaten und ob nicht auch Ungarn über kurz oder lang durch die Gewalt der Tatsachen, des unentrinnbaren wirtschaftlichen Zwanges und der geographischen Bedingtheit ihrer Länder selbst wieder irgend eine Form der Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Verkehrswesens suchen werden.

Dann werden wir uns dem aus denselben Gründen nicht verschließen dürfen, aber auch nicht zu verschließen brauchen, wenn wir zuvor durch zähe Arbeit wieder festen Boden werden gewonnen haben. Daher — nicht verzweifeln, sondern arbeiten!

Die neuen Leiter des Eisenbahnwesens.

Zur staatlichen Leitung des Eisenbahnwesens in Deutschösterreich wurde ein Staatsamt für Verkehrswesen ins Leben gerufen, dem vorläufig dieselben Befugnisse und Pflichten zustehen wie dem k. k. Eisenbahnministerium in Österreich.

Zum Leiter — als Staatssekretär — wurde der bisherige Vizepräsident des Abgeordnetenhauses Karl Jukel, zum Unterstaatssekretär des bisherige Sektionschef im k. k. Eisenbahnministerium Bruno Ritter v. Enderes vom Staatsrate ernannt.

Der Klub begrüßt beide Herren, insbesondere den Herrn Unterstaatssekretär, der seit 1904 unser sehr geschätztes Mitglied ist, mit aller gebührenden Hochachtung und erwartet von ihrer parlamentarischen Erfahrenheit, Tatkraft und fachlichen Tüchtigkeit das Allerbeste für unser Verkehrswesen und seine Diener, zu denen zu zählen wir uns alle zur Ehre anrechnen. Die neuen Leiter unseres Verkehrswesens stehen vor ungeheuer schwierigen Aufgaben, muß doch alles und jedes neu aufgebaut und nach vollkommen neuen Richtlinien geleitet werden. In treuer Gefolgschaft werden die Diener des deutschösterreichischen geflügelten Rades Mann für Mann ihr Bestes leisten! *Dr. Hilscher.*

Ausgestaltung der Wiener Bahnhofanlagen.

Der Verein „Kommunikation" hat, da die von der Regierung im Jahre 1912 eingesetzte „Wiener Bahnhofkommission" keine Vertreter wirtschaftlicher Kreise zu ihren Mitgliedern zählt, eine aus Vertretern der gewerblichen und kaufmännischen Kreise Wiens zusammengesetzte „Wiener industrielle und kommerzielle Bahnhofkommission" ins Leben gerufen und ihr die Aufgabe gestellt, die Bedürfnisse, Wünsche und Beschwerden dieser Kreise auf dem Gebiete des Wiener Bahnverkehres zu vertreten und die Richtlinien anzugeben, die für die Ausgestaltung der Wiener Bahnhöfe maßgebend zu sein haben.

Nach einer umfassenden Befragung aller beteiligten Zweige und unter der Annahme, daß der Güterdurchzugverkehr von den Wiener Bahnhöfen abgeleitet werde, die Stadtbahn- und die Fernzüge in den Lokalstrecken elektrisch gefördert werden, wurden von der Kommission folgende „Richtlinien" für die Verbesserung der Wiener Bahnhof- und Verkehrsverhältnisse aufgestellt:

I. Vorschläge für den Fall einer Neu- bezw. durchgreifenden Umgestaltung der Bahnhöfe.

Leitsatz: Getrennte Anlage der Personen- und Güterbahnhöfe.

A. Personenbahnhöfe.

a) Örtliche Anlage. 1. Ablehnung des Planes der Errichtung eines Zentralbahnhofes. 2. Errichtung zweier Personen-Hauptbahnhöfe, von welchen der eine für den südlichen und südöstlichen, der andere für den nördlichen und nordöstlichen Verkehr bestimmt ist. 3. Beibehaltung des Westbahnhofes für den westlichen Fernverkehr mit Wien als Kopfstation.

b) Verkehrs- und Betriebsorganisation. 1. Trennung des Personenfern- vom Nah-(Lokal-)verkehre; Ableitung des letzteren auf und über die Linien des Stadtbahnnetzes. 2. Vorschlag für die Verkehrsabwicklung im Nahverkehr. 3. Ablehnung des Vorschlages der Überleitung aller von Wien ausgehenden Fernzüge von einem Hauptbahnhof zum anderen. 4. Durchleitung der internationalen Fernzüge.

c) Ausgestaltung. 1. Allgemeines über die Ausgestaltung der Bahnhofsgebäude. 2. Möglichst nahe Heranführung der Unterpflaster- und Stadtbahnen an die Bahnhöfe. 3. Wettergeschützte Unterfahrten für die An- und Abfahrt der Reisenden. 4. Zeitgemäße Ausstattung der Warteräume. 5. Der Reisegepäcksverkehr. 6. Verbesserung allgemeiner Übelstände.

B. Güterbahnhöfe.

Leitsatz: Vollkommene Trennung des Durchzugverkehres vom Ortsverkehr.

a) Örtliche Lage. 1. Ablehnung des Vorschlages der Errichtung eines oder zweier Güter-Zentralbahnhöfe. 2. Ausbau der bestehenden Wiener Bahnhöfe nach Abtrennung des Personenverkehres als Güter-Haupt- und Sonder-(Spezial-) bahnhöfe.

b) Organisatorische Maßnahmen. 1. Trennung des Eilgut- vom Frachtgutverkehr. 2. Errichtung von Hauptgüterkassen für Auf- und Abgabe. 3. Ausgestaltung der Zollabfertigungsstellen.

c) Ausgestaltung. 1. Mechanisierung der Güterbewegungen. 2. Die Behandlung der wichtigsten Massengüter: *AA.* Kohle, *BB.* Holz, *CC.* Getreide und Bodenfrüchte, *aa*) Erleichterung der Güterverteilung an die Verbraucher, *bb*) die Sicherstellung der ausreichenden Versorgung der Stadt Wien, *DD.* Marktviktualien und Obst, *EE.* Milch, *FF.* Vieh.

II. Maßnahmen zur Erzielung möglichster Verbesserungen vor der Gesamtumgestaltung der Wiener Bahnhöfe.

A. Personenverkehr.

a) Maßnahmen für Wien. 1. Überleitung von Lokalzügen auf die Linien der Stadtbahn (Wiener Verbindungsbahn). 2. Jederzeitige Reisegepäcksaufgabe nach allen Fahrtrichtungen ohne Fahrkarte (Schecken). 3. Sonderung des einlangenden Reisegepäcks gemäß der Einerziffer der Gepäcksnummern in zehn Gruppen. 4. Fuhrwerksmarken (Minimaltarifwagen getrennt) auf den Bahnhöfen. 5. Ausgabe von Beförderungsmarken für Reisegepäck für je 25 *kg* ohne Gewichtshaftung. 6. Sofortige Bahnsteigeröffnung nach Bereitstellung der Züge. 7. Vermehrung der Kartenausgabestellen und ständige Offenhaltung eines Schalters für alle Zugsgattungen. 8. Schaffung von Auskunftsstellen auf sämtlichen Wiener Bahnhöfen, mit sach- und sprachkundigen Organen ausgestattet.

b) Maßnahmen auf den Strecken. 9. Heranführung der Züge bis nahe an die Zollabfertigungsstellen der Grenzstationen. 10. Verzehrungssteuerbehandlung im Zuge. 11. Bessere Sichtbarmachung der Stationsnamen (bei Tag und

Digitized by Google

Nacht). 12. Bessere Trinkwasser- und Speiseversorgung in den Stationen. 13. Reinigungs- und Rettungsdienst in den Zügen (Gänge und Aborte, Hilfe bei Unwohlsein).

B. Güterverkehr.

1. Nahelegung der Güterauf- und -Abgabestellen. 2. Errichtung, bezw. Ausgestaltung der Güterhauptkassen. 3. Ausgestaltung der Zollabfertigungsstellen auf den Wiener Bahnhöfen. 4. Verbesserung der Güterabgabestellen für Obst und Milch (Milchrampen verlängern, neues Magazin in Meidling). 5. Wiedereinführung des Nachtdienstes für den Marktviktualienverkehr. 6. Sonderzüge für Obst und Milch. 7. Transportmarken für Spezialgüter (wie Milch). 8. Errichtung und Erweiterung von Kohlenplätzen auf mehreren Wiener Bahnhöfen zur Erleichterung der Zufuhr nach den südlichen und westlichen Bezirken. 9. Ausgleichung der Überfuhrgebühren für Wagenladungsgüter zwecks Gleichstellung der Frachtgebühren für alle Wiener Bahnhöfe.

In einem „Motivenbericht" werden diese Richtlinien des näheren begründet. Es kann nicht in Abrede gestellt werden, daß in diesen Ausführungen eine große Zahl sehr begründeter und sehr beachtenswerter Gedanken niedergelegt ist, so z. B. die Ablehnung des Planes für den gesamten Personenverkehr ganz Wiens einen einzigen Zentralbahnhof zu erbauen, dagegen für den südlichen, südöstlichen und östlichen Personenverkehr einen „südlichen Hauptbahnhof", für den nördlichen, nordwestlichen und nordöstlichen Personenverkehr einen „nördlichen Hauptbahnhof" zu errichten und den Westbahnhof auszugestalten, ferner die Person- und Güterbahnhöfe streng zu trennen usw. Anderes scheint uns zu weitgehend und kaum durchführbar, z. B. die Vorschläge über den Gepäckverkehr.

Raumrücksichten verbieten uns ein näheres Eingehen auf die in Rede stehende Denkschrift, die wir jedoch der eingehenden Beachtung unserer Leser sowie der maßgebenden Kreise empfehlen.

Wesen und Werden der Erfindungen.

Vortrag, gehalten im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten am 19. März 1918 vom Professor Dr. Kaplan in Brünn.

(Fortsetzung zu Heft 18.)

Die unscheinbarste Fliege, der jüngste Spatz zeigt uns, wie man es machen soll und doch müssen wir uns noch heute gestehen, daß wir uns, wenigstens was die Sicherheit des Fluges anbelangt, selbst mit den unbeholfensten Spatzenjungen noch nicht vergleichen können. Wo liegen wohl die großen Schwierigkeiten, die uns selbst nach zweitausendjährigem Kampfe erst auf den Anfangspunkt einer neuen Entwicklung kommen ließen? Diese Frage müssen wir beantworten, um den für die weiteren Betrachtungen erforderlichen Ausblick zu gewinnen.

Die Seele jedes Flugzeuges ist das Triebwerk; also jene Maschine, welche die Luftschraube in die gewünschte Drehung versetzt. Ein solches Triebwerk besteht jedoch aus einer Unzahl von Maschinenteilen, die aber nicht nur fest, sondern auch möglichst leicht sein müssen. Es mußte demnach erst nach einem geeigneten Stoffe Umschau gehalten werden, und so rollt sich das ganze Gebiet der Technologie vor unserer Aufgabe auf. Wir müssen der ersten Hüttenmänner gedenken, denen es vor vielen Jahrhunderten gelang, aus dem braunen Erz das metallische Eisen zu gewinnen, wir müssen der rastlosen Erfindungstätigkeit der heutigen Ingenieure gedenken, denen es gelang das Eisen zu veredeln, bis es immer härter und zäher wurde und in den neuzeitlichen Nickel-, Chrom- und Vanadiumstählen, schließlich jene Vollkommenheit erlangte, die uns die Herstellung des ersehnten leichten und betriebssicheren Triebwerkes gestattete. Wir müssen aber auch der Findigkeit unserer Gießereifachmänner gedenken, denen es gelang, die Triebwerkzylinder derart dünnwandig zu gießen, daß bei Vermeidung überflüssigen Gewichtes jede Zündschlaggefahr vermieden ist. Aber auch der Werkzeugmaschinenbau mußte erst Jahrhunderte hindurch an seiner Vervollkommnung arbeiten und die Elektrochemie uns das Leichtmetall Aluminium bescheren, bis das Fliegen mit Erfolg versucht werden konnte. So sehen wir, daß erst tausendjährige und auf allen Wissensgebieten zusammengetragene Erfahrungen gesammelt werden mußten, um in das Geheimnis einzudringen, das eigentlich so selbstverständlich vor uns liegt, wie der Reim eines Gedichtes oder der Flug eines Vogels.

Aber weil ich gerade den Vogelflug berührte, so soll noch einer neuen Schwierigkeit gedacht werden, die sich dem Erfinder entgegentürmt, wenn er der Natur ihre Geheimnisse abzulauschen versucht. Es zeigt sich nämlich, daß gerade die größten Erfindungen in der Natur kein Vorbild besitzen. Denken Sie beispielsweise an eine der größten Erfindungen aller Zeiten, an das Rad. Es gibt kein Lebewesen, das sich zur Fortbewegung des Rades bedienen würde. Das Rad mußte daher erst erfunden werden. Vielleicht gab ein runder rollender Stein dazu Veranlassung. Sicher ist, daß unsere gegenwärtige Kultur ohne diese scheinbar selbstverständliche Erfindung undenkbar wäre.

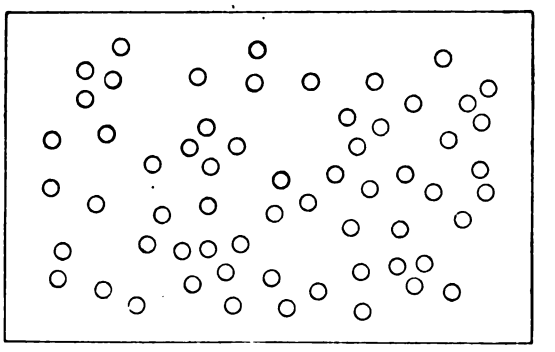


Fig. 1

Oder denken Sie an die Schiffsschraube, die unsere Schiffe nicht nur schnell sondern auch sicher bewegt. Die Fische haben jedoch Flossen, deren Wirkungsweise mit jener einen Schiffsschraube nicht die geringste Ähnlichkeit besitzt. Erst dem genialen österreichischen Erfinder Ressel ist es bekanntlich gelungen, sich vom natürlichen Vorbild der Fischflosse endgültig frei zu machen. Ebensowenig hat auch die Welle und die Kurbel ein natürliches Vorbild, was uns ja heute gar nicht wundert, weil eine rein drehende Bewegung im Bau des Tieres schon wegen der Blutzufuhr undenkbar wäre. So gibt uns aber auch der Vogel kein natürliches Vorbild der Lösung der Aufgabe zu fliegen, und daher sind bisher alle Versuche, den Vogelflug in Form des künstlichen Schwingenfluges nachzuahmen, hoffnungslos gescheitert.

Wenn wir also dieser Schwierigkeiten gedenken, so fällt uns auch noch ein grundsätzlicher Unterschied zwischen Kunstwerk und Erfindung ins Auge, darin bestehend, daß sich der Erfinder nicht selten von seinen natürlichen Vorbildern entfernen muß, um das gewünschte Ziel zu erreichen, wogegen ein Kunstwerk niemals naturfremd sein darf. Auch der Umstand, daß die größten Erfindungen, wie etwa ein Flugzeug, eine Lokomotive usw. niemals das Werk eines Einzelnen vorstellen, sondern im Sinne der Mechanik gesprochen, das Ergebnis einer Unzahl von Geisteskräften bilden und oft erst nach tausendjähriger Entwicklung am Baume der Erfahrungen reifen, ist ein weiteres Unterscheidungsmerkmal zwischen Erfindung und Kunstwerk. Der Künstler schafft das Kunstwerk allein.

Digitized by Google

Nun gestatten Sie mir, daß ich für einen Augenblick die dem Erfinder unerbittlich gezogenen Schranken der technischen Möglichkeiten verlasse und mit Ihnen in das Reich der erfinderischen Phantasie eintrete. So können wir annehmen, daß wir einen Körper besäßen, dessen Festigkeit etwa 100 mal größer wäre als jene unseres besten Stahles. Wir wollen nun die Umwälzungen ausdenken, den ein solcher Körper auf dem Gebiete des Flugzeugwesens hervorbrächte. Seine größere Festigkeit würde eine erhebliche Verringerung der Querschnittsverhältnisse der Maschinenteile und damit auch eine wesentliche Verringerung des Triebwerkgewichtes hervorbringen. Wiegt heute beispielsweise ein 100 PS-Flugzeugtriebwerk 200 *kg*, so könnte unter Zugrundelegung eines solchen Baustoffes die gleiche Leistung mit vielleicht nur 2 *kg* Triebkraftgewicht erzeugt werden. Die verringerte Fliehkraftwirkung hätte außerdem noch die Möglichkeit einer weiteren Drehzahlsteigerung zur Folge, die natürlich einer entsprechenden Leistungserhöhung zugute käme. Damit wären aber die Schwierigkeiten im Flugzeugbau mit einem Schlage gelöst und zweifellos auch der Krieg schon längst zu unseren Gunsten entschieden, wenn wir das Glück hätten, einen solchen Baustoff zu finden. Daß es dann auch keine Schwierigkeiten bereiten würde, Kanonen herzustellen, deren Schußweite bis in die Hauptstädte unserer Feinde reichten, soll nur nebenbei erwähnt werden*).

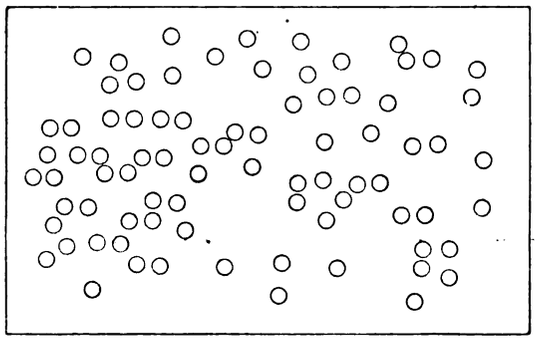


Fig. 2

Nun will ich wieder einen Blick auf unsere Wunschtafel werfen und auf die Eigentümlichkeit hinweisen, daß auch unser Wünschen und Hoffen von dem jeweiligen Kulturzustand abhängig ist. So bemerkt Dubois Raymond ganz richtig, daß Odisseus, auch wenn er noch so angestrengt nachgedacht hätte, sich sicher niemals einen Füllfederhalter gewünscht hätte, da dieser Held ja nicht einmal schreiben konnte. Aber auch unser größter Rechenlehrmeister Archimedes hätte mit einem Rechenschieber kaum etwas anzufangen gewußt. Von diesem Standpunkt aus erscheint aber auch unser Flugzeug mit dem erträumten Baustoff vielleicht auch nur für die Jetztzeit als Ausgeburt der Phantasie. Haben wir denn wirklich schon alle Elemente entdeckt? Wäre es denn nicht doch möglich in der Zukunft neue Metalle oder Metallegierungen zu finden, die diesen Zukunftstraum zur Wirklichkeit machten? Hat uns nicht auch die Entdeckung des Radiums Wunder enthüllt, die vor einem Jahrzehnt unmöglich schienen? So führt uns auch diese Betrachtung in das Reich des Glaubens und der dichterischen Phantasie zurück, die vielleicht nur mit Riesenschritten unserer Zeit voraneilt, um uns das Morgenrot einer neuen Entwicklung zu verkünden.

Nach diesen allgemeinen Rückblicken und Ausblicken will ich nunmehr das eigentliche Werden der Erfindungen berühren. Zunächst ist also die Frage zu beantworten: wie ntstehen Erfindungen? Eine für alle Fälle gültige Beschreibung über das Werden der Erfindungen zu geben, ist, wie schon aus dem Vorausgegangenen ersichtlich, ganz unmöglich. Wäre dies durchführbar, so könnte man ja auch eine Anleitung zum Erfinden geben. Das wäre jedoch ein ebenso aussichtsloses Beginnen, wie etwa ein Leitfaden für Dichter oder Künstler. Immerhin gibt unser Bild mit der Wunschtafel und der Möglichkeitstafel einige Lichtblicke, die wir in dieser Richtung weiter verfolgen wollen.

Gemäß unserer Erklärung, wonach eine Erfindung dann vorliegt, wenn die Wunschtafel derart auf die Möglichkeitstafel gelegt werden kann, daß die Zahl der gebildeten Lichtpunkte möglichst groß ist, wäre demnach das Erfinden gleichbedeutend mit dem gegenseitigen Verschieben dieser Tafeln bis zu der gewünschten Deckung. Kann nun diese Verschiebung der Tafeln planmäßig geschehen, oder ist es blinder Zufall, der die gewünschte Deckung bewirkt? Das sind die Fragen, die in die Geheimnisse der Erfinderseele führen und die uns nun in der Folge beschäftigen werden. Zunächst unterliegt es gar keinem Zweifel, daß jener Erfinder im Vorteile ist, der nicht nur die Wunschtafel, also die Bedürfnisse des täglichen Lebens, sondern auch die Möglichkeitstafel, also die Eigenschaften unserer Stoffe, genau kennt. So wie der Dichter die Sprache, der Tonkünstler die Musikinstrumente, der Maler die Farben beherrschen muß, so muß auch der Erfinder mit dem Stoffe vertraut sein, wenn ihm der Sprung ins Neue und Unbekannte gelingen soll. Aber, werden Sie mir mit Recht einwenden, gerade die größten Erfindungen sind nicht immer von zunftmäßigen Gelehrten und Ingenieuren gemacht, also scheint doch die Schulung allein nicht maßgebend zu sein. Gewiß ist sie es nicht. So wie es Künstler gibt, die neue Wege gehen, weil sie die alten nicht kennen, so kann auch d Erfinder gerande der Mangel des bisher Bekannten zum Vorteil gereichen. Sehen wir doch nicht selten die unerfahrensten Kletterer die schroffen und zermorschten Bergspitzen erklimmen, die den erfahrenen Führer als ungangbar erscheinen! Heute jedoch wo alles Neuland mit allen Mitteln der Wissenschaft durchforscht wird, sind allerdings derartige Erfinder seltener geworden. Wenn aber die Menschheit solchen Pfadfindern besonderes Lob und Bewunderung zollt, so beugt sie sich vor dem göttlichen Funken, den die unverwüstliche Schöpfungskraft in die Seele solcher Weniger gelegt hat.

Nun wollen wir aber auch die genauen Denker zum Worte kommen lassen, die uns mathematisch beweisen, daß die gewünschte Deckung zwischen Wunsch- und Möglichkeitstafel ja auch durch planmäßiges Ausproben erzielt werden kann. Ein Beispiel möge das Gesagte erläutern. Ziehen wir wieder den angenommenen Baustoff mit einer dem Stahl etwa 100fach übertreffenden Festigkeit in den Kreis unserer Betrachtungen, so könnte nun jemand den Versuch unternehmen, alle uns bisher bekannten Elemente zu verbinden, also gewissermaßen Metallegierungen herzustellen, und deren gegenseitiges Mischungsverhältnis so lange abzustimmen, bis alle Mischungsmöglichkeiten erschöpft sind. Allerdings eine mühevolle und zeitraubende Tätigkeit, wenn wir bedenken, daß viele hunderttausende von Versuchen notwendig wären, um nur diese Zusammensetzungen zu erproben, daß aber ihre Zahl ins Ungeheure wachsen würde, wenn wir auf die Zusammensetzung der Mengen Rücksicht nehmen wollten. Die Lösung wäre etwa gleich mühsam, als ob wir die Buchstaben unseres ABC so lange miteinander zusammenfügten, bis ein vorher gewollter Satz entsteht. Gewiß haben wir auch derartigen planvollen Versuchen gewaltige Fortschritte zu danken; aber kleinlich und unbeholfen erscheint dieser mühsame Weg gegenüber dem kühnen Griff des gottbegnadeten Erfinders, der aus allen nur möglichen Verbindungen just jene herausgreift, die dem gewünschten Zweck entspricht. Wie er es macht, und wer ihn

*) Diese „Phantasie" scheint durch die Kruppschen Geschütze mit 120 *km* Schießentfernung bereits gelöst zu sein. Anmerkung der Schriftleitung.

Digitized by Google

dazu leitet, wird uns ewig ein Rätsel bleiben. Mag vielleicht auch hie und da blinder Zufall walten, so ist doch nicht zu verkennen, daß dieser plötzliche Geistesfunke nur in seiner Seele zündet und nur in seinem Geiste jenes Bild hervorbringt, das der Menschheit den ersehnten Fortschritt schafft. So spinnen sich geheimnisvolle Fäden von dem Werden der Erfindungen hinüber zu jenen Tiefen künstlerischen Schaffens, dessen Werke gleich jenen des göttlichen Funkens reiner Schöpfungskraft bedürfen.

Haben wir nun erkannt, daß auf einem gut vorbereiteten Boden der Keim erfinderischen Schaffens leichter Wurzeln schlägt, so wollen wir auch noch kurz der Umstände gedenken, die das Werden der Erfindungen beeinflussen. Ein altes Sprichwort sagt: „Not macht erfinderisch" und behält natürlich insoferne Recht, als jeder fühlbare Mangel Abhilfemaßregeln auslöst und damit auch zu Erfindungen anspornt. Wir können diese Erscheinung ja auch im gegenwärtigen Kriege vielfach beobachten, und es sei hier nur kurz auf die gewaltigen Fortschritte in der Sprengmittel- und Pulvererzeugung, im Bekleidungsgewerbe, im Flugzeugbau und dgl. hingewiesen. Allerdings darf diese Not nicht so weit ausarten, daß unsere ganze Geistestätigkeit nur auf die Befriedigung unserer leiblichen Bedürfnisse gerichtet ist. Ist dies der Fall, wie etwa im kahlen Eislande der Eskimos, dann flieht auch der Erfindungsgeist und sucht sich geeignetere Stätten seiner Wirksamkeit. Aber auch Überfluß und Genügsamkeit ist nicht sein Reich, wie dies die gegen den Süden stetig abnehmende Erfindungstätigkeit der Menschen zeigt. So wird auch jenes Volk, das die Unzulänglichkeit bestehender Einrichtungen erkennt und ihre Mängel sieht, die meisten Erfinder hervorbringen, wogegen ein mit allen Einrichtungen und Werkzeugen ufriedenes Volk dazu gar keine Ursache hat. Dies sehen wir an den Indern und Chinesen recht deutlich.

Zu jeder Zeit war aber der Erfindungsgeist der treueste Berater und Führer der Menschheit. Um uns seine Bedeutung klar zu machen, lohnt es sich einen Blick in jene Urzeit des Menschen zu werfen, wo er als schwaches Geschöpf den mit natürlichen Waffen ausgerüsteten wilden Tieren gegenüberstand. Dieses erbärmliche Geschöpf wäre sicher zugrunde gegangen, wenn nicht sein treuer Berater, der Erfindungsgeist es gelehrt hätte, den Kieselstein zu schärfen, aus Knochenspitzen Speere zu formen und sich so auf künstlichem Wege jene Angriffs- und Verteidigungsmittel zu schaffen, die ihm die Natur — zu unserem Glück — versagte.

Tiere haben keine Erfindungsgabe. So hat man auch von den höchststehenden Affen niemals gehört, daß sie selbst darauf gekommen wären, einen Stein zu schleifen oder die Kunst des Feueranzündens zu üben. Die zuweilen beobachtete Verteidigung dieser Tiere durch Werfen von Früchten und dgl. kann nicht als Erfindungsgabe angesehen werden.

Mit dem ersten Teil des Erfindens, also dem Aufgreifen des Gedankens oder dem sogenannten Geistesblitz ist jedoch auch nur der erste Schritt aus dem Traumlande ins Reich der Wirklichkeit getan und nun folgt der zweite Teil, nämlich die sogenannte Verkörperung des Gedankens.

(Schluß folgt.)

SCHIFFAHRT.

Ergebnis der Nachtfahrtversuche auf der Donau. Der Vorschlag, die Leistungsfähigkeit der Donauschiffahrt ohne Vermehrung des Schiffsbestandes zu verdoppeln, das heißt die bis vor wenigen Monaten übliche Durchschnittsbetriebszeit der Zugdampfer von 12 Stunden durch Zuhilfenahme der Nacht auf 24 Stunden auszudehnen, ist nunmehr 9 Monate alt. Zweck des Vorschlages war, die Leistungsfähigkeit für die Zeit der Abrüstung mit einem Schlage zu erhöhen, für die spätere Zukunft aber dem Donauwege den erfolgreichen Wettbewerb mit dem Seewege zu sichern und dadurch ein ungeahntes Aufleben der Donauschiffahrt zu ermöglichen.

Dank der Beachtung, die mein Vorschlag in allen leitenden Kreisen gefunden hat, vor allem aber dank dem Verständnis und dem hohen Pflichtgefühl eines großen Teiles der Schiffsbemannungen konnte dieser Vorschlag in wenigen Wochen in die Tat umgesetzt und der Erfolg mit raschen Schritten erkämpft werden.

Die letzten Zweifel wurden durch die vor kurzem auf den schwierigsten Strecken bei denkbar ungünstigstem Wetter durchgeführten Nachtfahrten widerlegt.

Da es sich bei Beginn der Versuche darum handelte, für sie möglichst viel guten Willen und gründliche Sachkenntnis zu gewinnen, wurde kein Zwang ausgeübt, sondern alle Kapitäne der für Heereszwecke gemieteten Schleppdampfer aufgefordert, sich zu diesen Versuchsfahrten freiwillig zu melden. Die Aufforderung hatte sofortigen und besten Erfolg, so daß die ersten Versuchsfahrten schon am 5. August 1917 mit den Dampfern „Banhans", „Huba", „Kolowrat", „Tas", „Thommen" und „Töhötöm" der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Magyar Folyam és Tengerhajozási Részvénytársaság mit den Kommandanten Kapitänen Major, Henez, Arz, Kner, Toma und Makai aufgenommen werden konnten.

Vorerst wurden Nachtfahrten nur auf den nautisch günstigen Strecken der mittleren und unteren Donau versucht, die nautisch schwierigen Strecken — von Gönyü aufwärts, dann auf der Kataraktenstrecke und am Eisernen Tor — einstweilen aus Gründen der gebotenen Vorsicht, dann auch weil diese Strecken für Nachtfahrten einer genügenden Nachtbeleuchtung entbehrten, ausgeschaltet.

Ebenso unterblieben vorläufig Versuche in der Theiß, Save und Drau, doch werden auch solche auf den Nebenflüssen nach Abschluß der erfolgreichen Befahrung des ganzen Donaulaufes bei Nacht sofort und zweifellos mit den besten Aussichten auf vollen Erfolg noch im Laufe der nächsten Monate aufgenommen werden.

Die weittragende Bedeutung der Versuche erkennend, haben die beiden großen Schiffahrtsgesellschaften Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Magyar Folyam és Tengerhajozási Részvénytársaság alle jene Bedingungen, ohne welche die Schiffahrtsgruppe der k. u. k. Zentraltransportleitung die Versuche kaum hätte beginnen können, mit größter Bereitwilligkeit erfüllt. So übernehmen sie die Kosten der erforderlichen Mehrbemannung von zwei Heizern und einem Steuermann für jeden Schlepper, ferner auch für diese Versuchsfahrten die sonst geltende Haftung für Havarien.

Ebenso haben das kgl. ung. Handelsministerium, ferner die niederösterreichische Donauregulierungskommission und die kgl. ung. Landeswasserbaudirektion nicht nur die Ausdehnung der Nachtfahrten auf das Eiserne Tor, die Kataraktenstrecke und die österreichische Donau angeregt, sondern auch in der Frage der Beleuchtung der Fahrrinne die Schiffahrtsgruppe der k. u. k. Zentraltransportleitung in anerkennenswerter Weise unterstützt.

Im Vorschlage vom 28. Juli 1917 wurde als Vorbedingung der Nachtfahrten die gründliche Nachtbeleuchtung der Fahrrinne bezeichnet. Bevor aber in dieser kostspieligen Frage eine endgültige Entscheidung getroffen werden konnte, mußten aus Gründen der Sparsamkeit die verschiedensten Versuche unternommen werden.

Es wurde Phosphorbeleuchtung, dann eine Paraffinmischung, durch Wasserkraft gespeiste elektrische Lampen, schließlich Leuchtbojen und Scheinwerfer in Erwägung gezogen und auch versucht. Bei den Versuchen mit Schein-

Digitized by Google

werfern waren anfangs Bedenken wegen der hohen Kosten doch wurden selbe durch einen wertvollen Rat des k. u. k. Oberst Eduard Dittrich, Kommandant des Infanterieregimentes Nr. 25, der auf die für die Armee im Felde hergestellten und in großer Zahl vorhandenen Scheinwerfer verwies, vollständig zerstreut.

Im Herbst 1917 konnte über die verschiedenen Versuche noch kein abschließendes Urteil gefällt werden. Die zu jener Jahreszeit langen und dunkeln Nächte hätten die Fortsetzung und Ausgestaltung der Nachtfahrten zu völligem Stillstande gebracht, wenn bis zur Einführung einer dauernden Nachtbeleuchtung kein Aushilfsmittel geschaffen worden wäre.

Aus diesem Grunde ließ sowohl die kgl. ung. Landeswasserbaudirektion durch die Magyar Folyam és Tengerhajozási Részvénytársaság auf der ungarischen und die Schiffahrtsgruppe der k. u. k. Zentraltransportleitung durch ihr Fahrrinnenbezeichnungsdetachement auf der rumänisch-bulgarischen Donau im Oktober und November 1917 einfache Petroleumlampen ausbringen, die dem angestrebten Zweck notdürftig entsprachen und bis zur Einführung einer besseren Beleuchtungsart die Gewähr boten, daß die mit so großem Erfolge begonnenen Nachtfahrten keine Unterbrechung erlitten.

Selbstverständlich kann die Fahrrinne auf die Dauer nicht mit Petroleumlampen beleuchtet bleiben, weil diese den Anforderungen bei schlechtem Wetter nicht entsprechen, aber auch, weil ihre Instandhaltung und ihr Betrieb mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden ist.

Da die Versuche mit Phosphor- und Paraffinmischungen, ferner mit durch Wasserkraft gespeisten elektrischen Lampen keine befriedigenden Resultate ergaben, wurden 42 an der unteren Donau vorgefundene rumänische Bojen in Leuchtbojen umgewandelt (die früheren Leuchtbojen des Serviciul Hydraulic waren verschleppt und nicht auffindbar) und an unbedingt zu beleuchtenden, von bewohnten Ortschaften weit entfernten Punkten der unteren Donau angebracht. Mit diesen Bojen wurde auch die Fahrrinne von Braila bis Sulina sofort nach Freiwerden des Mündungsgebietes bezeichnet.

Die festen weißen Lichter der Leuchtbojen sind unter gewöhnlichen Sichtigkeitsverhältnissen schon auf 6 bis 7 *km* erkennbar, werden mit Blaugas gespeist und haben eine Brenndauer von 30 bis 40 Tagen.

Dank dem weitgehendsten, einsichtsvollen Entgegenkommen des k. u. k. technischen Militärkomités konnten die ersten Nachtfahrtversuche mit Scheinwerfern schon im Dezember 1917 vorgenommen werden und ergaben vorerst ganz verschiedene Erfolge.

Während der Schiffsgruppenkommandant von Ujvidék, Magyar Folyam és Tengerhajozási Részványtársaság, Hafenkapitän von Erdélyi und der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Kapitän Arz über den mit dem Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschafts-Dampfer „Kolowrat" vorgenommenen Versuch ganz begeistert berichteten, hatte der mit Magyar Folyam és Tengerhajozási Részvénytársaság-Dampfer „Töhötöm" unter Kapitän Kner im Eisernen Tor auf der Kataraktenstrecke und auf der unteren Donau vorgenommene Versuch zwar gute aber nicht vollkommene Erfolge. Eine von Wien nach Stein mit dem Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschafts-Dampfer „Glanz" gemachte Versuchsfahrt veranlaßte die an Bord befindliche Kommission zur völligen Verurteilung der Scheinwerferbeleuchtung.

Daß die Ansichten bei einem mit ungewohnten Mitteln und ungeschulten Bediensteten vorgenommenen Versuch auseinandergehen würden, war vorauszusehen, daher waren diese ersten Versuche und Urteile nicht ausreichend, um das Aufgeben des eingeschlagenen Weges nahezulegen.

Zu neuerlichem Versuche wurde bei Neumond und sehr niedrigem Wasserstand am 12. März 1918 mit dem Magyar Folyam és Tengerhajozási Részvénytársaság-Dampfer „Elöd" auf der nautisch schwierigen Strecke Wien-Linz die Fahrt mit einem leeren Schlepp im Tau angetreten. Die Strecke von Wien bis Stein bei vollkommener Dunkelheit durchfahrend, waren die beiden ausgezeichneten Kapitäne Karl Neumeister der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Piegl der Magyar Folyam és Tengerhajozási Részvénytársaság zum ausgiebigen Gebrauche der Scheinwerfer schwer zu bewegen. Ebenso wurde von der Nachtfahrt durch den Struden und die oberhalb gelegenen Stellen abgeraten, doch siegte schließlich die Erwägung, daß selbst bei Nichtentsprechen der Scheinwerfer ein größeres Unglück verhütet werden kann. Als dann in der Nacht vom 13. auf den 14. März 1918 sowohl der Struden, als auch die oberhalb gelegenen seichten Stellen bei ununterbrochener Benutzung der Scheinwerfer, vollkommen mondloser, bewölkter Nacht und leichtem Regen mit der gleichen Sicherheit wie bei Tag durchfahren waren, schien das Eis gebrochen. Zumindest die Bemannung des Dampfers „Elöd" war von der vollen Verwendbarkeit der Scheinwerfer nunmehr überzeugt.

Daß an der Fahrt nicht Beteiligte noch immer anderer Ansicht waren, konnte die weitere Verwendung und Einbürgerung dieses Mittels für Nachtfahrten nicht mehr beeinträchtigen.

Um aber allen gemachten Einwendungen zu begegnen, habe ich beim nächsten Neumond, am 8. April 1918 mit demselben Dampfer mit drei beladenen Schleppen im Anhang die Reise Wien-Regensburg bei ununterbrochener Tag- und Nachtfahrt in 80 Stunden zurückgelegt, die Tullnerfurten, den Struden bergfahrend, das Aschacher Kachlet talfahrend nachts durchfahren, Linz, Passau und Regensburg bei Nacht angelaufen und verlassen. Der Wasserstand war bei dieser Reise so gering, daß zwischen Flußgrund und dem Boden des tiefsten Schleppes bei Schildorf nur 15 *cm* festgestellt wurden.

(Fortsetzung folgt.)

VERSCHIEDENES.

Zu dem in der letzten Nummer veröffentlichten Berichte über die Hauptversammlung des Gesangvereines österr. Eisenbahn-Beamten werden wir ersucht, nachzutragen, daß in den Werbeausschuß auch das langjährige Vereinsmitglied Herr Inspektor Viktor Gans einstimmig neugewählt wurde.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 31. Oktober d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Eisenbahnkriegsverkehre allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens mit der Kriegsdekoration dem mit dem Titel und Charakter eines Ministerialrates bekleideten Sektionsrate im Eisenbahnministerium Dr. Gustav Stockhammer, sowie das Offizierskreuz des Franz Joseph-Ordens mit der Kriegsdekoration dem mit dem Titel eines Oberbaurates ausgezeichneten Oberstaatsbahnrate Ing. Franz Uhl, dem mit dem Titel eines Regierungsrates ausgezeichneten Oberstaatsbahnrate Theodor Freiherrn von Rinaldini, das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens mit der Kriegsdekoration dem Ministerialsekretar im Eisenbahnministerium Dr. Josef Maschek, dem Staatsbahnrate Fedor Gertscher, die Zivilverdienstmedaille (Bekanntgabe der Allerhöchsten Anerkennung) dem Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium Dr. Viktor Hiller.

Digitized by Google

Der ungefähre Ertrag der in den Verwaltungsjahren 1916/17 und 1917/18 auf den österreichischen Eisenbahnen durchgeführten Steuer- und Tarifmaßnahmen*).

Zeitpunkt der Einführung	Gegenstand		1916/17	1917/18	Gesamtertrag
			Millionen Kronen		
	I. Eisenbahnetat.				
1. Februar 1917	Personentariferhöhung (davon ungefähr ½ infolge Verkehrssteigerung einschl. Militärverkehr)		96		
1. Februar 1917	Gütertariferhöhung (Kriegszuschlag einschl. Militärverkehr)		72		
1. Jänner und 1. Februar 1917	Gütertarif, Aufhebung von verschiedenen Ausnahmetarifen		17		
1. September und 1. Oktober 1917	Gütertarif, Aufhebung von Ausnahmetarifen für Holz, Zucker, Braunkohle			17·4	
1. Dezember 1917	Personentarif, 50% Zuschlag (nur Zivilverkehr			60	
1. Dezember 1917	Wiener Stadtbahn, Personentariferhöhung			1·2	
1. Jänner 1918	Gütertariferhöhung, und zwar Aufklassifikation, Betriebskostenzuschlag, Erhöhung der Eilgut- und Stückguttarife, der Nebengebühren usw. (nur Zivilverkehr)			258	
1. Jänner 1918	Wiener Stadtbahn, Gütertariferhöhung wie auf den k. k. St. B.			0·5	
1. Februar 1918	Gepäcktarif, 50% Zuschlag (nur Zivilverkehr)			4	
15. März 1918	Militärpersonentariferhöhung (nach Abschlag des Ausfalls aus Fahrbegünstigungen für Gagisten und deren Angehörige)			4·5	
1. Februar bis 1. Mai 1918	Gütertarif; Aufhebung von Ausnahmetarifen für Zucker, Holz, Kohle usw., ferner der Ausfuhrbegünstigungen, Erhöhung der Kokstarife			26·7	
		Summe I . .	185	372·3	557·3
	II. Finanzetat.				
1. November 1916	Frachturkundengebühren, Erhöhung	k. k. St. B.	7		
		Privatbahnen	5		
1. Februar 1917	Fahrkartensteuermehrertrag (Steuererhöhung von 12 auf 20%, Neubesteuerung des Militärverkehrs)	k. k. St. B.	25		
		Privatbahnen	8		
1. Februar 1917	Gepäcksteuer einschl. Militärverkehr	k. k. St. B.	1·5		
		Privatbahnen	0·5		
1. Februar 1917	Frachtsteuer einschl. Militärverkehr	k. k. St. B.	97		
		Privatbahnen	30		
1. Februar 1917	Frachtsteuermehrertrag infolge Aufhebung von Ausnahmetarifen	k. k. St. B.	2·6		
1. September und 1. Oktober 1917	Frachtsteuermehrertrag infolge Aufhebung von Ausnahmetarifen	k. k. St. B.		2·7	
1. Dezember 1917	Fahrkartensteuermehrertrag	k. k. St. B.		10	
15. Jänner bis 1. März 1918	Fahrkartensteuermehrertrag	Privatbahnen		3	
1. Jänner 1918	Frachtsteuermehrertrag	k. k. St. B.		42	
		Privatbahnen		14	
1. Februar 1918	Gepäcksteuermehrertrag	k. k. St. B.		0·8	
1. Februar bis 1. März 1918	Gepäcksteuermehrertrag	Privatbahnen		0·3	
15. März 1918	Fahrkartensteuermehrertrag infolge Militärpersonentariferhöhung	k. k. St. B.		0·9	
1. Februar bis 1. Mai 1918	Frachtsteuermehrertrag infolge Aufhebung von Ausnahmetarifen	k. k. St. B.		4	
		Summe II. .	176·6	77·7	254·3
		Hiezu Summe I . .	185	372·3	557·3
		Daher insgesamt .	361·6	450	811·6

Den Berechnungen liegen die Verkehrsziffern des Verwaltungsjahres 1916/17 zugrunde, hinsichtlich des Personenverkehrs sind überdies die im Jänner 1918 eingetretenen Verkehrseinschränkungen berücksichtigt.

*) Diese Zusammenstellung hat heute leider nur einen geschichtlichen Wert.

Digitized by Google

Die Entwicklung der Luftverkehrslinien. Österreich hat seit dem 1. April eine Luftverkehrslinie Wien—Lemberg. Die Hinfahrt dauert von 5½ Uhr früh bis 12½ Uhr nachmittag, die Rückfahrt von 10 Uhr vormittag bis 4½ Uhr nachmittag. Ungarn hat eine Linie Budapest—Odessa eingerichtet. Seit Mitte März verkehrt auch eine Flugbriefpost zwischen Brest-Litowsk und Kiew über Luck und Shitomir. Die Linie Kopenhagen—Skagen wird Korsör, Odense, Fredericia, Aarhus und Aalborg berühren und jeweils dort Post abwerfen, zugleich aber auch dem Reisendenverkehr dienen. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika sollen bis Ende 1917 insgesamt 37 Luftverkehrslinien eröffnet worden sein. Am 15. Mai sollte ein Luftpostdienst New York — Philadelphia — Washington (4 Stunden) zu 24 Cents Porto für die Unce (28 g) eintreten. Von New York nach Boston ist eine solche Verbindung geplant. Italien hat seit Mai v. J. einen regelmäßigen Luftdienst zwischen Rom und Turin (4½ Stunden), seit Juni v. J. auch zwischen dem Festland und Sardinien in 2 Stunden. Ferner ist nach dem „Nieuwe Rotterdamschen Courant" ein Luftfahrtdienst Paris—Brüssel—London vorbereitet, der mit Friedensschluß eintreten soll. In Kanada ist nach dem „Observer" eine Luftpost zwischen Montreal und Toronto eingerichtet, aber es ist nicht angegeben, ob sie regelmäßig fliegt. Geplant sind, wofern nicht schon im Gange, Luftverbindungen zwischen Paris—St. Nazeire, Paris—Marseille—Nizza, von Nizza nach Ajaccio, von Stockholm nach dem Finnischen Meerbusen, von Petersburg nach Moskau, von Odessa nach Konstantinopel, von Stavanger nach Aberdeen und von Holyhead nach Dublin. Auch in Holland ist, wie das „Leipziger Meßamt" berichtet, die Benutzung von Flugzeugen für den Postverkehr in Erwägung gezogen worden für die Strecke Amsterdam—Groningen, da für sie eine ins Gewicht fallende Zeitersparnis zu erzielen wäre. Auch das Zustandekommen einer Luftverbindung zwischen Rotterdam und Groningen wird erhofft, da die zu erwartende Zeitersparnis von 4½ Stunden für Handels- und Börsengeschäfte von großer Bedeutung sei. In Deutschland steht man, Pressemitteilungen zufolge, auf dem Standpunkt, daß eine Luftpostverbindung als allgemeines Verkehrsmittel wenigstens vorläufig noch nicht in Betracht kommt, einerseits wegen der mangelnden Betriebssicherheit, anderseits wegen der unverhältnismäßig hohen Kosten. Ein mit Flugpost beförderter Brief komme teuerer als ein Telegramm mit 30 Wörtern, könne daher wohl nur für einzelne ganz besonders wichtige Sendungen in Frage kommen, bei denen die Kosten keine Rolle spielen. (Viele der obigen Angaben sind leider nicht mehr richtig. Anm. der Schriftlg.)

BUCHANZEIGEN.

Triest und seine Aufgaben im Rahmen der österreichischen Volkswirtschaft. Herausgegeben von Alfred Escher, Mitglied des Herrenhauses. Wien 1917. Manz scher Verlag.

Die von einem engen Komitee der Triester Handels- und Gewerbekammer verfaßte Schrift soll im ganzen Reiche das Bewußtsein der hervorragenden Bedeutung Triests, als des einzigen großen Hafens dieses Staates für das ganze Reich und seine wirtschaftliche Stellung weitern und festigen. Die in den letzten Jahrzehnten für die Hebung Triests aufgewendete Arbeit und Kosten haben bereits reiche Früchte getragen. Der Krieg hat jedoch gezeigt, daß noch mehr geschehen müsse, um Größeres zu leisten. Dies könne nur durch Hebung der Leistungsfähigkeit unserer Handelsmarine und des engeren Welthafens geschehen.

Das Buch schildert zunächst die Stellung, Förderung und Erfolge Triests in der Vergangenheit und legt dann die wirtschaftlichen Aufgaben Triests in überzeugender Weise dar. Als wichtigste und dringendste Maßnahmen werden aufgestellt: Die Instandsetzung und Ausgestaltung der Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel, die Stärkung des Seeverkehrs und namentlich die Förderung des eigenen und des internationalen Verkehrs über Triest; die Hebung der Industrie und des Eigenhandels Triests und seines unmittelbaren Hinterlandes und schließlich die Sicherung der eigenen Geltung in der Adria und die dem Reiche gebührende selbständige Stellung auf dem Meere und dem Weltmarkte durch Konzentrierung der eigenen überseeischen Handelsbeziehungen in Triest.

Das Buch ist von warmer Überzeugung getragen. Jeder Deutsche wird nur mit Wehmut die Schrift zur Hand nehmen können, nachdem uns Triest für immer verloren ist.

Österreich-Ungarns wirtschaftliche Beziehungen zur Schweiz. Von Dr. M. Smolensky. Wien 1918. Manzscher Verlag. Preis K 2·50.

Der Verfasser beabsichtigt durch seine Darstellung der wirtschaftlichen Beziehungen der beiden Länder den Nachweis zu erbringen, daß die vor dem Kriege bestandenen Verhältnisse durchaus nicht die volle Ausnutzung ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit darstellten, daß daher im künftigen Frieden vielfach neue Wege werden beschritten werden müssen, die er im einzelnen schildert.

Wir empfehlen die kleine, aber gediegene Arbeit allen unseren Wirtschaftspolitikern und Wirtschaftspraktikern. Leider hat der unglückliche Krieg sehr vieles gegenstandslos gemacht.

KLUBNACHRICHTEN.

Saisoneröffnung.

Dienstag, den 3. Dezember, 6½ Uhr abends: Vortrag des Herrn **Kommerzialrates Oskar Berl** über: **„Die Kohlenversorgung Deutschösterreichs in der Gegenwart und Zukunft."**

Dienstag, den 10. Dezember, 5 Uhr nachmittags: **Gesellige Zusammenkunft der Klubdamen.** (Erfrischungen können vorläufig nicht abgegeben werden.)

Dienstag, den 17. Dezember, 6½ Uhr abends: Lichtbildervortrag des Herrn **Oberstaatsbahnrates Dr. ing. Rudolf Sanzin** über: **„Die Entstehung der Lokomotive."** (Bilder aus den ersten Anfängen des Lokomotivenbaues.)

Die Vorträge und Zusammenkünfte finden im Vortragssaale statt.

Wunschgemäß sind nunmehr **ab 17. November l. J.** die Klublokalitäten auch an **jedem Sonntag Nachmittag** geöffnet.

*

Die Verlautbarung über zur Abgabe gelangende Lebensmittel erfolgt auf der im Vorraum der Klubzimmer befindlichen Tafel.

Es wird wiederholt und dringend ersucht, telephonische Anfragen in Angelegenheit der Lebensmittelverteilung zu unterlassen, da das zur Telephonbedienung in solchem Umfange nötige Personal nicht vorhanden ist, das Telephon hiedurch wichtigen Gesprächen entzogen und Anlaß zu Beschwerden über die Unmöglichkeit, mit dem Klub eine telephonische Verbindung zu erlangen, gegeben wird.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Einstellung des Lokalschiffverkehres Szeged—Titel—Zemun.

Der Lokalschiffverkehr auf der Strecke Szeged—Titel—Zemun wird bis auf weiteres eingestellt.

Wien, am 28. Oktober 1918.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 20. Wien, den 1. Dezember 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Der Krieg und der Bau neuer Verkehrswege. Von Emil Rank. — Landwirtschaftliche Schleppbahnen Österreichs. Von Dr. Emil Weinberg, Wien. — Wesen und Werden der Erfindungen. Vortrag, gehalten im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten am 19. März 1918 vom Professor Dr. Kaplan in Brünn. (Schluß zu Heft 19.) — Verschiedenes. Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. (Gründungsfeier.) Behandlung der ungarischen Eisenbahner in Kroatien. Betriebsergebnisse der vereinigten preußischen und hessischen Staatsbahnen im Rechnungsjahre 1916. Übernahme der französischen Eisenbahnen in die Staatsverwaltung. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1918. — Buchanzeigen. Stillings pseudo-isochromatische Tafeln. Handbuch des kommerziellen Eisenbahnbetriebsdienstes. Ein Verkehrsbüchlein für unsere Kleinen. Sven Hedin „Jerusalem". — Klubnachrichten. -- Geschäftsanzeigen.

Veranstaltungen im Dezember 1918.

Dienstag, den 3. Dezember, 6½ Uhr abends: Vortrag des Herrn **Kommerzialrates Oskar Berl** über: **„Die Kohlenversorgung Deutschösterreichs in der Gegenwart und Zukunft."**

Dienstag, den 10. Dezember, 5 Uhr nachmittags: **Zusammenkunft** (mit Damen).

Dienstag, den 17. Dezember, 6½ Uhr abends: Lichtbildervortrag des Herrn **Oberstaatsbahnrates Dr. ing. Rudolf Sanzin** über: **„Die Entstehung der Lokomotive."** (Bilder aus den ersten Anfängen des Lokomotivenbaues.)

Samstag, den 28. Dezember, 5 Uhr nachmittags: Zusammenkunft (mit Damen), Sylvesterfeier.

Die Vorträge und Zusammenkünfte finden im Vortragssaale statt.

Geäußerten Wünschen entgegenkommend, wird das Sprech- und Schreibzimmer des Klubs an jedem **Donnerstage** von 5 bis 7 Uhr nachmittags den Damen für Zusammenkünfte bereitgestellt.

Der Krieg und der Bau neuer Verkehrswege.

Von Emil Rank.

Das Verlangen nach Schaffung neuer Verkehrswege ist nicht nur vor dem Kriege, sondern auch während desselben immer stärker hervorgetreten. Ihm ist auch manchmal in größerem Maße entsprochen worden, als es die Wirtschaftslage der betreffenden Länder zuließ. Die alles Maß übersteigende Gütervernichtung, die der unselige Weltkrieg mit sich brachte, wird, daran ist nicht zu zweifeln, in der kommenden Friedenszeit zu äußerst sparsamem Umgehen mit allen verbliebenen Mitteln, insbesondere mit den Einkünften der Gemeinden, Länder und Staaten zwingen. Die Schaffung neuer Verkehrswege pflegt diese Mittel in besonders großem Maße in Anspruch zu nehmen. Es dürfte daher angezeigt sein, zu untersuchen, in welchem Verhältnis der wirtschaftliche Wert neu herzustellender Verkehrswege zu den Lasten steht, die ihr Bau erfordert, da nur die Kenntnis dieser Verhältnisses die Hauptgrundlage für die Entscheidung darüber bieten kann, inwieweit solche Bauten auch in der nächsten, notgedrungen der Sparwirtschaft gewidmeten Zeit zugelassen werden können.

Die Gefahr, öffentliche Gelder für Wege auszugeben, deren Herstellungskosten nicht im richtigen Verhältnis zu dem von ihnen gebotenen Nutzen stehen, ist in der Neuzeit durch den strafferen Zusammenschluß aller, die hoffen, aus dem Bau des neuen Verkehrsweges Gewinn zu ziehen, erheblich gestiegen. Es werden Ortsgruppen gebildet, die eine rege Werbetätigkeit entfalten, die Vorteile des neuen Weges werden durch Aufsätze in Fach- und sonstigen Zeitungen und durch Vorträge mit großem Aufwand an Phantasie immer wieder geschildert; es wird versucht, Politiker und andere einflußreiche Personen dafür zu gewinnen. Schließlich wird behauptet, die wichtigste Aufgabe nach dem Kriege sei, dem Volke Arbeit zu verschaffen und diese werde am zweckmäßigsten im Wege des Baues des neuen Verkehrsweges geboten. Dabei bleibt unbeachtet, daß die Herstellung des durch den Krieg Vernichteten und die Befriedigung zahlreicher mühsam zurückgehaltener Bedürfnisse alle verfügbaren Kräfte ohnehin voll in Anspruch nehmen werden. Das Ergebnis dieser Werbungen ist nur zu oft, daß Verkehrswege gebaut werden, deren Wert im umgekehrten Verhältnis zu den Lasten steht, die der Gemeinwirtschaft aufgebürdet wurden.

Verkehrswege, die lediglich der Landesverteidigung dienen oder deren Bau durch den Zwang der Verhältnisse erforderlich wird, wie dies zum Beispiel bei städtischen Verkehrsmitteln häufig der Fall ist, dann Wege, deren Bau verhältnismäßig geringe Mittel in Anspruch nimmt, wie vielfach bei gewöhnlichen Landstraßen, kommen hier nicht in Betracht. Die folgenden Ausführungen beziehen sich also hauptsächlich auf Eisenbahnen und Kanäle .Hier wird der Wert eines neuen Verkehrsweges von dem Verhältnis bestimmt, in dem der Bau- Erhaltungs- und Betriebsaufwand zum wirtschaftlichen Nutzen steht. Zur Ermöglichung des Vergleiches pflegt der Bauaufwand, der aus dem Baukapital und den Bauzinsen besteht, in die Beträge umgerechnet zu werden, die für die jährliche Verzinsung und Tilgung desselben erforderlich sind. Der wirtschaftliche Wert eines neuen Verkehrsweges setzt sich demgegenüber

Digitized by Google

aus dem Nutzen zusammen, der aus der neu gebotenen Möglichkeit einer erleichterten Ortsveränderung für Personen und Güter entsteht. Er wird insbesondere dadurch geschaffen, daß Güter, die mangels eines brauchbaren Verkehrsmittels bisher nicht befördert werden konnten, nunmehr beförderungs- und damit verkehrsfähig werden. Dieser Umstand bedeutet nicht nur eine Hebung des Wohlstandes von Einzelwirtschaften, sondern auch eine solche der Gemeinwirtschaft, sei es dadurch, daß durch die vermehrte Zufuhr bisher noch nicht gedeckte Bedürfnisse befriedigt oder dadurch, daß bereits gedeckte Bedürfnisse zu einem niedrigeren Preise bsfriedigt werden können. Letzterer bedeutet zunächst ein Aufwandersparnis, das wirtschaftlich stark in Betracht kommt, dann aber auch die Möglichkeit der Ausdehnung des Verbrauches, die ja die Grundlage jeden wirtschaftlichen Aufblühens bildet. Dieser Nutzen ist natürlich ziffermäßig schwer erfaßbar. Zum Teil äußert er sich in vermehrter Steuerleistung.

Solche Wirkungen hat nun mehr oder weniger jeder neue Verkehrsweg aufzuweisen. Von diesem Gesichtspunkte aus wäre also das Entstehen jedes neuen Verkehrsweges freudig zu begrüßen. Vom Standpunkte jener Einzelwirtschaften, die aus dem neuen Weg Gewinn ziehen, ist dies ja auch stets dann der Fall, wenn die zur Herstellung des Weges nötigen Mittel ganz oder zum größten Teil von anderen, zum Beispiel von einer größeren Wirtschaftsgemeinschaft, beigestellt worden sind. Ihr Vorteil wird aber erst dann zu einem Vorteil für die Gemeinwirtschaft, wenn auch die Geldgeber mindestens keinen Schaden erlitten haben.

Es ist dabei mehr oder weniger gleichgültig, ob der Bau eines neuen Verkehrsweges auf Kosten einiger weniger Einzelwirtschaften oder auf Kosten einer Gemeinwirtschaft erfolgte. Denn in dem Augenblicke, als die diesen Einzelwirtschaften aufgebürdeten Lasten größer gewesen sind, als die durch den neuen Weg erreichbaren Vorteile, wird der Schaden, den diese Einzelwirtschaften erleiden, sofort auch zu einem Nachteil für die Gemeinwirtschaft. Denn diese, sei sie nun in der Form der Gemeinde-, Landes- oder Staatswirtschaft gedacht, ist ja nichts anderes, als die Gesamtheit aller von ihr umschlossenen Einzelwirtschaften, muß also auch unter jedem Mißerfolg der letzteren leiden.

Vom Standpunkt der Volkswirtschaft aus ist es also keineswegs gleichgültig, wenn sich Einzelwirtschaften an der Herstellung eines wirtschaftlich nicht voll gerechtfertigten Verkehrsweges verbluten. Sie hat vielmehr ein lebhaftes Interesse daran, den Bau nur solcher Verkehrswege zuzulassen, deren Nutzen im richtigen Verhältnis zum Bau- und Betriebsaufwand stehen.

Wenn auch in einem gegebenen Falle als feststehend angenommen werden kann, daß Lasten und Nutzen im richtigen Verhältnis zueinander stehen, so ist damit doch noch nicht gesagt, daß sich die Herstellung des neuen Weges empfiehlt. Es ist vielmehr noch die zweite Frage zu lösen, wie das Baukapital aufgebracht und wie für dessen Verzinsung und Tilgung gesorgt werden soll.

Nach der bisherigen Auffassung brauchten nun die Erfordernisse für Verzinsung und Tilgung des Bauaufwandes für ein neues Verkehrsmittel durch den Reinertrag des Unternehmens nicht ganz gedeckt zu sein, weil der Wert der Wirtschaftshebung und die vermehrte Steuerleistung des betreffenden Gebietes einen Teil der Deckung liefert. Theoretisch und für normale Zeiten ist das ja auch richtig. In der Praxis sieht die Sache aber insoferne anders aus, als das Maß, in dem eine Hebung der Wirtschaft und der Steuerleistung wirklich erfolgen wird, sich auch nicht annähernd ziffermäßig feststellen läßt. Wie die Erfahrung lehrt, scheint bisher in manchen Fällen eine arge Überschätzung dieser Werte erfolgt zu sein. Es würde dies auch mit der Tatsache übereinstimmen, daß die Schätzungen, die über den voraussichtlich zu erwartenden Verkehr neuer Wege bisher vorgenommen worden sind, das späterhin wirklich erreichte Maß in der Regel weit zu übertreffen pflegten. Die Hebung der Wirtschafts- und Steuerkraft durch einen neuen Verkehrsweg kommt naturgemäß nur langsam zur Entwicklung und erreicht oft erst nach langer Zeit einen wirklich in Betracht kommenden Wert, wobei auch nicht feststellbar ist, welcher Teil desselben auf die Wirkung des neuen Weges und welcher Teil auf Rechnung anderer Umstände zu setzen ist. In der kommenden Zeit dürfte daher sehr zu empfehlen sein, in der Schätzung solcher Momente große Vorsicht walten zu lassen.

Nun kommt aber noch ein dritter wesentlicher Umstand in Betracht. Es handelt sich dabei um die Frage, ob denn die Finanzlage der betreffenden Gemeinschaft eine genügend kräftige ist, um die Vorwegnahme des nötigen Baukapitales, das dadurch ja allen anderen Zwecken entzogen wird, zu gestatten. Eine gute Finanzlage eines Landes ist leicht daran zu erkennen, daß sie die zur Deckung ihrer Bedürfnisse notwendigen Einnahmen ohne übermäßigen Steuerdruck aufzubringen vermag, eine schlechte am Gegenteil. Nicht der Gesamtbetrag der Steuereinkünfte, sondern die Art, wie diese erzielt werden, ist hier maßgebend. Wenn eine Gemeinschaft hohe Einkünfte nur dadurch erreicht, daß sie zum Beispiel die Hälfte des städtischen Roh-Wohnzinses als Steuerabgabe einzieht, übermäßig hohe Erwerbsteuern einhebt, wichtige Nahrungs- und Genußmittel der Bevölkerung im Wege von Staatsmonopolen zu einem Vielfachen ihres wirklichen Wertes verkauft, dann ist sie nie eine reiche.

In Ländern mit einer guten Finanzlage im angedeuteten Sinne ist es nun gewiß als zulässig zu erachten, daß bei feststehender Nützlichkeit die Herstellung auch solcher Verkehrswege ganz oder zum Teil auf Kosten der Gemeinwirtschaft gestattet wird, deren Verzinsungs- und Tilgungskosten nicht schon in der ersten Zeit aus ihren Erträgnissen gedeckt werden können. Es ist sogar unter Umständen als angängig zu betrachten, Bauten zuzulassen, deren Einnahmen voraussichtlich niemals zur Deckung ihrer Verzinsungs- und Tilgungskosten genügen werden. Die unbedingte Voraussetzung für die Zulässigkeit beider Fälle wird aber immer die sein müssen, daß die betreffende Gemeinschaft wirtschaftlich blüht, ihre normalen Ausgaben ohne übermäßigen Steuerdruck zu decken vermag und außerdem noch überschüssige Mittel zur Verfügung hat. Solche Gemeinschaften sind aber in der Regel nur in reichen Ländern vorhanden. Arme Länder mit übermäßigem Steuerdruck müssen sich vor solchen Unterstützungen strenge fernehalten. Sie tun besser daran, etwaige Überschüsse zur Ermäßigung des Steuerdruckes zu verwenden. Sie stärken dadurch ihre Wirtschaftskraft weit mehr, als es durch den Bau mehr oder weniger entbehrlicher Verkehrswege möglich ist. Gerade der jetzige Krieg hat mit nicht zu übertreffender Deutlichkeit bewiesen, daß geordnete Finanzverhältnisse die wichtigste Voraussetzung für einen guten Wirtschaftsstand der Gemeinschaften sind. Kriegslasten werden ja auch in Zukunft keinem Lande erspart bleiben.

Die Ergebnisse der geführten Untersuchung sind nun folgende:

Der Weltkrieg hat allen europäischen Ländern Lasten aufgebürdet, die nur unter erheblicher Steigerung der Steuerdruckes getragen werden können. In der nahen Zukunft wird also keines dieser Länder als ein reiches im Sinne des früher Angeführten, das in seinen Ausgaben freier walten kann, angesehen werden können. Demgemäß wird auch für alle dieser Länder

Digitized by Google

der Zwang vorliegen, sich hinsichtlich des Ausbaues neuer Verkehrswege auf das Notwendigste zu beschränken. Das bedeutet aber keineswegs eine Schädigung wichtiger Landesinteressen. Denn die beste Wirtschaftsentwicklung wird immer jene sein, die zwar langsam, aber stetig fortschreitet. Eine allzu stürmische Entwicklung auf dem Gebiete der Schaffung neuer Verkehrswege war ja auch schon in normalen Zeiten mehr schädlich, als nützlich.

Insbesondere wird in der nächsten Zeit, abgesehen von den eingangs erwähnten Ausnahmen, von der Herstellung solcher Wege abgesehen werden müssen, bei denen Zweifel darüber bestehen, ob ihr Erträgnis ausreichen wird, das für die Verzinsung und Tilgung ihres Anlagekapitales nötige Erfordernis zu decken. Dies wird insbesondere dann der Fall sein müssen, wenn das Hauptbedürfnis durch vorhandene Verkehrswege bereits gedeckt ist.

Vor allem wird die Herstellung solcher Verkehrswege sehr einzuschränken sein, deren Bau einen besonders großen Geldaufwand erfordert. Dies deshalb, weil der Geldmarkt nach dem Kriege zunächst auf dem Gebiete der Wiederherstellung der normalen Wirtschaft so stark in Anspruch genommen werden dürfte, daß darüber hinaus angeforderte Mittel nur unter besonders harten Bedingungen aufzubringen sein werden.

Wenn in der kommenden Friedenszeit zunächst nach diesen Grundsätzen verfahren wird, dann wird hoffentlich bald eine Zeit kommen, die es gestattet, diese spartanischen Grundsätze zu mildern.

Landwirtschaftliche Schleppbahnen Österreichs*).

Von **Dr. Emil Weinberg**, Wien.

Seit dem Kriege ist in allen Bevölkerungsschichten der Wunsch entstanden, alles was die Leistungsfähigkeit und das Gedeihen der heimischen Landwirtschaft betrifft, kennen zu lernen. Ist man sich doch auch erst im Kriege der engen Verknüpfung zwischen der Landwirtschaft und dem Großgewerbe (der Industrie) vollkommen bewußt geworden. Hat doch einerseits die Landwirtschaft, z. B. durch Mangel an künstlichen Düngmitteln, an landwirtschaftlichen Maschinen, an Kohle (Druschkohle) gelitten, so ist andererseits das Großgewerbe wie das der Kohlengewinnung dadurch weniger leistungsfähig geworden, daß die Kraft der Arbeiter durch den Mangel an Nahrungsmitteln gesunken ist. Zu den Großgewerben, von denen die Landwirtschaft abhängig ist, gehören auch die Eisenbahnbetriebe und die Schiffahrt. Die letzten Ausläufer der Eisenbahnen bilden die Schleppbahnen oder Privatanschlußgeleise. Es sind dies die Geleise, die von einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn abzweigen und nur zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, die für den Gleisbesitzer ankommen oder von ihm der Eisenbahn zur Beförderung übergeben werden. Sie haben für die Erzeugungstätten einzelner Großgewerbe eine ganz hervorragende Bedeutung. Ohne sie sind manche Erzeugungsstätten wie etwa die der Kohle oder die des Eisens überhaupt nicht denkbar.

Welche Bedeutung haben nun die Schleppbahnen für die Landwirtschaft Österreichs? Zur Beantwortung dieser Frage gibt nicht unwesentliche Anhaltspunkte die österreichische Eisenbahnstatistik, II. Teil: Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen sowie Schleppbahnen. Die letzte erschienene Statistik betrifft das Jahr 1913, doch ist anzunehmen, daß auf dem Gebiete der landwirtschaftlichen Schleppbahnen sich seit Kriegsbeginn nichts Wesentliches geändert hat. Der im genannten Werke enthaltene Abschnitt B, Schleppbahnen (Seite 101) enthält u. a. eine Darstellung nach folgenden Gesichtspunkten und Abteilungen: Eigentümer der Schleppbahn, die Bahn führt von...., die Bahn führt nach...., Länge der Schleppbahn, Betriebszweck. Ferner ist einer Zusammenstellung (auf Seite 254) zu entnehmen, daß es im Jahre 1913 in Österreich überhaupt 2675 Schleppbahnen gab, wovon 371 auf Bergwerksbahnen, 1702 auf Industrie-(Fabriks-) bahnen, 218 auf land- und forstwirtschaftliche und 384 auf sonstige Schleppbahnen für Privatzwecke entfallen. Die land- und forstwirtschaftlichen Schleppbahnen zusammen betragen daher nicht einmal den zehnten Teil sämtlicher Schleppbahnen, sie stehen an Zahl weit hinter denen für Industriezwecke zurück, deren Zahl ungefähr achtmal größer ist*).

Wie viel von den genannten 218 Schleppbahnen in Österreich auf landwirtschaftliche und wie viel auf forstwirtschaftliche Schleppbahnen entfallen, ist trotz der Wichtigkeit gerade für unsere Untersuchung mangels einer Trennung der beiden Arten und einer Erklärung des Ausdruckes „landwirtschaftliche Schleppbahnen" aus der Statistik nicht zu entnehmen. Eine selbständige Berechnung auf Grund der oben angeführten Gliederung, namentlich des Betriebszweckes, ergibt ungefähr 70 Schleppbahnen, die landwirtschaftlichen Zwecken dienen. Sie gliedern sich mit Rücksicht auf die Eigentümer und den Betriebszweck in drei Gruppen: 1. Landwirtschaftliche Schleppbahnen im engsten Sinne. Sie dienen der Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse und der der Milchwirtschaft einzelner großer landwirtschaftlicher Betriebe, z. B. der Domänendirektion Kuttenplan. Ihre Anzahl (3) ist eine verschwindend geringe und beweist, daß für den einzelnen landwirtschaftlichen Betrieb kein Bedürfnis nach einer Schleppbahn besteht. 2. Schleppbahnen einzelner Eigentümer (Kaufleute) und juristischer Personen, z. B. I. Melniker Lagerhaus. Diese Schleppbahnen dienen der Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, hauptsächlich von Getreide und von Obst (Trauben und Nebenprodukten), für Zwecke des Handels und führen in (Privat-) Lagerhäuser, Getreide- und Obstmagazine. Ihre Zahl beträgt an 40. 3. Schleppbahnen landwirtschaftlicher Genossenschaften, die sich mit dem Verkaufe landwirtschaftlicher Erzeugnisse, besonders von Getreide zur Vermeidung des Zwischenhandels, aber auch von Obst und Molkereiprodukten beschäftigen. Es gibt deren etwa 30, und zwar hauptsächlich in Niederösterreich, Böhmen und in Tirol Beispielsweise seien angeführt: Die landwirtschaftlichen. Genossenschaften in St. Pölten, Tulln, Herzogenburg, Horn; in Schlan, Neinburg, Jaromeř, Böhm. Skalitz; ferner die Vereinigten Kellereien der Trientiner Weinbauer in Rovereto, die Kellerei-Genossenschaft Kalte·n. Die Genossenschaften sind landwirtschaftliche Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften, die sich nicht nur mit dem Verkauf landwirtschaftlicher Erzeugnisse befassen, sondern auch mit deren Einkauf,

*) Die folgende Arbeit wurde vom Verfasser noch zu einer Zeit geschrieben, als Österreich ein einheitlicher Staat war. Wir veröffentlichen die Arbeit trotz der völlig geänderten politischen Verhältnisse, da aus ihr hervorgeht, daß die langjährige, gemeinsame Verwaltung auf den verschiedensten Gebieten wirtschaftliche Verhältnisse geschaffen hat, die auch bei völliger Trennung der Nationalstaaten noch lange Zeit weiterwirken werden und zu gleichförmigem Handeln veranlassen müssen.

Die Schriftleitung.

*) Eine ähnliche Erscheinung finden wir auch bei den deutschen Eisenbahnen. Nach den statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Jahr 1909 entfielen von 9672 Schleppbahnen des Deutschen Reiches bloß 548 oder beiläufig der 18. Teil auf land- und forstwirtschaftliche. Sie stehen gleichfalls an Zahl weit hinter der an Industriebahnen zurück, deren Zahl 6890 beträgt oder beiläufig 13mal größer ist.

Digitized by Google

z. B. Saatgut. Die Schleppbahnen führen zu Lagerhäusern, Kornhäusern, Getreidemagazinen, Kellereien. Die Gebäude befinden sich in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe (200 bis 300 m entfernt). Der Betrieb auf der Schleppbahn wird zumeist mit Dampfkraft besorgt.

Die landwirtschaftlichen Schleppbahnen sind wesentlich anderer Art als die übrigen, d. s. die Bergwerks- und Hüttenbahnen, sowie die Industrie (Fabriks) bahnen. Erstere dienen bloß der Abfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse, die auf der Achse zugeführt werden, während letztere in der Regel sowohl die Zufuhr als auch die Abfuhr zur und von der Betriebsstätte besorgen. Daraus erklärt sich das Überwiegen der Industriebahnen gegenüber den landwirtschaftlichen Schleppbahnen.

Wesen und Werden der Erfindungen.

Vortrag, gehalten im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten am 10. März 1918 vom Professor Dr. Kaplan in Brünn.

(Schluß zu Heft 19.)

Zunächst muß also der Erfindungsgedanke zu Papier gebracht werden und damit beginnen sich in der Regel auch schon die ersten Schwierigkeiten einzustellen. Man erkennt, daß dieser oder jener Teil nicht genügend stark ausgeführt werden kann, weil er sonst einem anderen den Platz verstellt, die Herstellbarkeit scheint nicht verbürgt, die Stofffrage bietet Schwierigkeiten, kurz und gut, der Erfinder muß sich zunächst gestehen, daß sein geistiges Wollen mit den unerbittlichen Forderungen der Tafel der technischen Möglichkeiten noch nicht im Einklang steht. An dieser ersten Klippe scheitert schon ein großer Teil aller Erfindungen. Hat aber die Erfindung diese erste Klippe glücklich überwunden, dann wird der Erfindungsgegenstand durch ein Modell verkörpert. Nun zeigt sich, daß in der Zeichnung doch nicht alles genügend überlegt und dargestellt werden konnte, die im Modelle bewirkte Beweglichkeit der einzelnen Teile bringt neue Wirkungen hervor, es treten Bewegungswiderstände auf, wo man sie gar nicht vermutete, einzelne Teile sind zu schwach, andere zu schwer, mit einem Wort die Erwartungen des Erfinders bröckeln immer mehr und mehr ab und er kann froh sein, wenn er sich über diese zweite Klippe noch so viel Vertrauen und Kapital hinüberrettet, um mit Erfolg zum dritten Teil, nämlich zur Verwertung der Erfindung zu schreiten. Erfinder sind in der Regel schlechte Kaufleute und so kommt es, daß dieser Teil gewöhnlich mit einem erschütternden Trauerspiele und nur selten mit einem weltbewegenden Schauspiel abschließt. Für den dem geschäftlichen Getriebe Fernstehenden ist es allerdings nicht leicht einzusehen, warum eine wertvolle Neuerung, die der Menschheit Vorteile bringt, in der Verwertung Schwierigkeiten machen kann. Klar wird jedoch dieses Paradoxon, wenn wir die Umwälzungen ins Auge fassen, die eine neue in den Verkehr gebrachte Errungenschaft hervorbringen muß. Handelt es sich um eine Verbesserung — und alle Erfindungen sind allgemein gesprochen nur Verbesserungen bestehender Einrichtungen — so ist zunächst der Erzeuger der üblichen Einrichtung oder Vorrichtung der natürliche Feind des Neuen, denn er muß sich entweder damit entschließen, die neue Erfindung zu erwerben, sich also in Unkosten stürzen oder er muß unter erheblich erschwerten Wirtschaftsbedingungen versuchen, das Alte zu verkaufen. Dazu kommt noch der natürliche Hang des Menschen am Althergebrachten, dem sich selbst der Fortschrittlichste nicht völlig entziehen kann. Ein schlagendes Beispiel dafür bietet das traurige Erfinderschicksal Papins, der mit Recht als Miterfinder der Dampfmaschine angesehen werden kann. Papin beschäftigte sich aber auch mit Versuchen eines von ihm erfundenen und wahrscheinlich durch Dampf betriebenen Schiffes. Die Geschichte erzählt uns, daß diese Versuche das lebhafteste Mißfallen der Schiffergilde erregten, weil sie in Papin bezw. in dessen Erfindung einen gefährlichen „Konkurrenten" erkannten. Die Erbitterung der Schiffersleute wurde schließlich so arg, daß sie zwar nicht den Erfinder, aber dessen Werk in Trümmer schlugen. Papins Lebensarbeit und Lebenskraft konnten sie wohl vernichten, aber seine geistige Tat lebt heute noch fort und unsere heutigen Meeresriesen verkünden den Sieg des Fortschrittes über den Krämergeist der Schiffergilde.

Heute ist der Erfinder durch die Patentgesetzgebung wenigstens vor der gröbsten Ausbeutung geschützt. Auch das gewalttätige von der Schiffergilde benützte „Konkurrenzmanöver" würde alles boshafte Sachbeschädigung gesühnt werden. Dagegen ist die boshafte Beschädigung des geistigen Eigentums noch immer ein wunder Punkt unserer Gesetzgebung. Dazu kommt der Umstand, daß der Erfinder in der Regel mit Geldmitteln nicht allzu reichlich gesegnet ist und schon gewöhnlich die Herstellungskosten der Modelle und die damit verbundenen Versuche seine Ersparnisse erschöpfen. Nichts ist aber zu einem solchen Zeitpunkt gefährlicher, als die Mittel fremder Leute zu beanspruchen, wie uns dies das Erfinderschicksal Gutenbergs zeigt. So ist der mittellose Erfinder vor die Wahl gestellt, sein geistiges Eigentum entweder anderen anzubieten, oder sein Lebenswerk unbenützt mit ins Grab zu nehmen. Das zuletzt erwähnte Erfinderschicksal hat sich beispielsweise bei dem genialen Chemiker Marggraf, dem Erfinder des Rübenzuckers erfüllt.

Und doch liegt in dieser Erfindertragik eine Quelle herrlicher Erbauung für jeden der die Erfindung von seinem Urheber loszulösen vermag. Die unverwüstliche Schöpfungskraft legt einen göttlichen Ewigkeitsfunken in die Erfinderseele. Enttäuschungen und Entbehrungen können ihr nun nichts mehr anhaben. Der Erfinder denkt an seine Erfindung wie die Mutter an ihr Kind. Mag auch der Erfindnr an seinem Werk zugrunde gehen, seine geistige Tat bleibt unsterblich, denn sie trägt den göttlichen Funken der unverwüstlichen Schöpfungskraft in sich.

Vereint sich aber in dem Erfinder mit der Schöpfungskraft auch eine entsprechende kaufmännische Begabung, dann gelingt es ihm auch die obersten Sprossen auf der Stufenleiter des Erfinderruhmes zu erklimmen. Die Deutschen Siemens, Krupp und Auer, die Engländer Watt, Nasmyth und Stephenson und der Amerikaner Edison sind dafür einige Beispiele.

Nun wollen wir noch kurz die erfinderische Begabung der einzelnen Völker und Staaten streifen, um vielleicht auf diesem Wege einen Ausblick in die künftige Entwicklung der Menschheit zu gewinnen. Zu diesem Behufe gibt uns die Zahl der in den einzelnen Kulturländern eingereichten Patentanmeldungen einige Grundlagen. Dubois-Raymond hat in seinem Werke „Erfindungen und Erfinder" diesen Weg ausführlich verfolgt, doch wollen wir uns hier mit einigen statistischen Angaben begnügen.

Die relative Erfinderbegabung, worunter Dubois-Raymond das Verhältnis der in den einzelnen Ländern eingereihten Patentanmeldungen zur Bevölkerungsdichte derselben versteht, ist in einzelnen Ländern wie folgt:

Vereinigte Staaten von Amerika	100
Schweden	50
Norwegen	43
England	31
Deutschland	24
Dänemark	23
Frankreich	20
Schweiz	19
Belgien	13

Digitized by Google

Österreich	8
Spanien	6
Ungarn	5
Italien	3

Wir sehen die auffallende Erscheinung, daß in Amerika rund viermal so viele Erfindungen angemeldet werden als in Deutschland und rund zwölfmal so viel, als in Österreich. Auffallend ist auch die lebhafte Erfindertätigkeit in den nordischen Ländern, die zweifellos auch mit der hohen Durchschnittsbildung der Skandinavier zusammenhängt. Die geringe Erfindertätigkeit Italiens stimmt merkwürdig gut mit der großen Zahl seiner Analphabeten überein.

Selbstverständlich kommt diesen Zahlen nur die Bedeutung von Vergleichswerten zu, da sie uns wohl über die Menge, nicht aber über die Art und Güte der Erfindungen Aufschluß geben. Dubois-Raymond und Darmstädter haben sich aber auch der Mühe unterzogen, die größten Erfinder und Entdecker verschiedener Völker vom Jahre 600 vor Chr. bis zum Jahre 1900 nach Chr. zu zählen. Aus dieser lehrreichen Zusammenstellung mögen hier folgende Angaben Platz finden:

Deutschland und Österreich	1064
England	676
Frankreich	593
Italien	164
Vereinigte Staaten von Nordamerika	141
Schweden und Norwegen	83
Schweiz	68
Spanien	38

Hier sehen wir das gewaltige Überwiegen der deutschen Erfinder und Entdecker recht deutlich, wenn auch Dubois Raymond hinweist, daß eine objektive Schätzung dieser Zahlen ungemein schwierig ist, weil nicht selten große Erfindungen von zwei Nationen gleichzeitig gemacht werden und andererseits auch die Nationalität der Erfinder nicht immer zuverlässig fest steht. Ferner müßte ja auch auf die Verschiedenheit der Bevölkerungszahl der einzelnen Nationen Rücksicht genommen werden. Dennoch geben die angeführten Zahlen wenigstens ein angenähertes Bild von der überragenden wissenschaftlichen Bedeutung, die Deutschland durch seine große Zahl hervorragender Erfinder und Entdecker gegenüber allen anderen Nationen errungen hat. An Zahl der mittelmäßigen Erfindungen, ist allerdings Amerika allen anderen Staaten weit voran, so daß der Schluß gerechtfertigt erscheint, daß die größte Zahl der grundlegenden Erfindungen von den Deutschen stammt, wogegen sich die Amerikaner zumeist mit der weiteren Ausgestaltung und Verbesserung dieser Erfindungen befassen.

Zum Schlusse wollen wir noch einen kurzen Blick auf die Umwälzungen werfen, welche die Erfindungen in unserem Kulturleben hervorrufen.

Über die Erfindung des Feuers, wohl der größten Kulturtat der Menschheit, Worte zu verlieren, ist überflüssig. Wie die Leuchttechnik sich in wenigen Jahrzehnten entwickelt hat, wird uns klar, wenn wir bedenken, daß noch unsere Großväter mit einem bescheidenen Öllämpchen zufrieden sein mußten. Zwischen Postkutsche mit 10 *km* Stundengeschwindigkeit und Expreßzug mit 100 *km* Geschwindigkeit trennt uns nur ein Menschenalter. Unseren Kindern ist das Flugzeug ein guter Freund geworden, aber noch vor wenigen Jahrzehnten hat der berühmte Physiker Helmholz an der Durchführbarkeit des Fliegens gezweifelt. Heute senden wir in wenigen Augenblicken unsere Grüße drahtlos in alle Länder und Weltteile, vor 100 Jahren hat eine Nachricht von Brünn nach Wien noch 3 Tage gebraucht. So sammelt der heutige Mensch in einem Tage mehr Eindrücke, als früher in vielen Monaten. Unwillkürlich drängt sich da uns die Frage auf: Kann eine solche sprunghafte Entwicklung von Dauer sein? oder bricht das stolze Bauwerk technischer Kultur schließlich unter seiner eigenen Last zusammen? Lehrt uns nicht die Geschichte, daß hoch zivilisierte Völker oft unvermittelt in die tiefste Barbarei versanken? Leider läßt uns da unsere alte Lehrmeisterin, die Geschichte vollständig im Stiche, denn der verlockende Versuch aus dem einstigen Niedergang der antiken Kultur auf einen Zusammenbruch unserer technischen Entwicklung zu schließen, ist irreführend.

Früher waren es geistige Strömungen, die den Kulturzustand beeinflußten, so der Traum der Wiederherstellung des römischen Reiches, die Kreuzzüge und die Reformationsbestrebungen. Heute bestimmen wirtschaftliche Fragen das Schicksal der Menschheit. Aber diese sind mit der technischen Entwicklung derart untrennbar verknüpft, daß die gesamte Menschheit einer unentrinnbaren Katastrophe zusteuern würde, wenn unsere technische Kultur auch nur für kurze Zeit versagte. Man denke doch an die Unmenge von Nahrungsmitteln, die der Magen einer Großstadt täglich verlangt. Man denke an die vielen tausende von Kohlenwagen, die unsere Industrie und unsere Öfen benötigen und stelle sich vor, daß unsere Dampfmaschinen und Lokomotiven nur für kurze Zeit in ihrer emsigen Arbeit erlahmten. Wir müßten unbarmherzig verhungern.

Aber auch noch ein zweiter Umstand spricht gegen den Niedergang unserer gegenwärtigen Entwicklung. Wir haben gesehen, daß jede Erfindung wieder neue Bedürfnisse auslöst und daher mit vermehrter Kraft zu neuen Erfindungen anreizt, darum ist auch in der Zukunft eine Abnahme der Erfindertätigkeit nicht zu erwarten.

So haben wir nun das Werden und Wesen der Erfindung von dem ersten Schritt in die rauhe Wirklichkeit bis in die Zukunft der Menschheit verfolgt, und ich hoffe Sie überzeugt zu haben, daß in der schöpferischen Tätigkeit des Erfindens eine tiefe und geheimnisvolle Kraft liegt, die ihre feinsten Fäden hinüberspinnt bis in das Reich des Dichters und Künstlers. Darum glaube ich meine Ausführungen wohl nicht besser beenden zu können, als wenn ich dem bekannten Dichter Ing. Eyth das Wort lasse, der über das Geheimnisvolle des sogenannten Gedankenblitzes in seinem Werke „Lebendige Kräfte" folgendes ausführt:

„Sicher ist es indessen, daß mühevolles Denken allein Erfindungen nicht hervorbringt. Wie sie im Geiste entstehen, wird für uns immer ein Rätsel bleiben, geradeso wie sich das dichterische Schaffen in jene Tiefen nicht verfolgen läßt. Oft ist es ein Gedankenblitz, der außer allem Zusammenhang mit der Umgebung und selbst der augenblicklichen Geistesarbeit steht und plötzlich, wie ein freudiges Aufflammen, die ganze Seele erfaßt.

Manchmal entzündet sich dieser Funke an der scheinbar zufälligen Beobachtung äußerer Erscheinungen, manchmal ist es auch nur das Spiel der Gedanken selbst, das derartige Kombinationen herbeiführt.

Tage- und wochenlang wird der Arbeiter den Kopf zwischen den Händen vor ungelösten Problemen sitzen, bis plötzlich, zumeist aus einer Richtung, von der er nicht geträumt hat, der Gedankenblitz durch das wirre Gewebe seines Sinnens schlägt und die Lösung vor seinem Geiste steht, im wesentlichen fertig und vollkommen. Das ist wirkliches Erfinden — sein erster Akt."

Digitized by Google

VERSCHIEDENES.

Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. Nach dem vor kurzem erschienenen, vom Schriftführer des Vereines Fritz Waidl verfaßten Jahresberichte über das 39. Vereinsjahr zählte der Verein am 30. September 1918 321 ausübende Mitglieder, darunter 57 erste, 73 zweite Tenore, 114 erste und 77 zweite Bässe und 391 beitragende Mitglieder, ferner 1 Protektor, 2 Ehrenvorstände und 27 Ehrenmitglieder, daher insgesamt 772 Mitglieder. Die Ausgaben betrugen K 20.396·52; unter den Einnahmen sind K 8460·90 und Vereinsunternehmungen besonders hervorzuheben. Der Vermögensstand per Saldo betrug K 24.884·61. Der Tätigkeitsbericht schildert in anziehender Weise das reiche Wirken des Vereines, der wieder in zahlreichen Fällen seine Kunst in den Dienst der Wohltätigkeit und die Kriegsfürsorge gestellt hat.

Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. (Gründungsfeier.) Bei der am 14. November 1918 als Gründungsfeier stattgehabten Aufführung wurden von dem, diesmal schwach besetzten, Chore vorgetragen: „Das Dörfchen" von F. Schubert, „Soldatenlied" von Artzt, „Elsula" von Hochreiter, „Altes Liebeslied" von E. Göttl, „Im Winter" von E. Kremser, „Wandersehnsucht" von J. Klein, „Du schöne, du liebe, du wonnige Maid" von M. v. Weinzierl, „Untreue" von Silcher, „Der Jäger aus Kurpfalz" von A. v. Othegraven und „Sphärenklänge" von J. Strauß. Am besten gefielen Elsula, Wandersehnsucht und Untreue. Cellovorträge von Walter Kleinecke und Liedervorträge von Paul Bayer (4 moderne Gesänge des Chormeisters Führich) fanden vielen Beifall.

Behandlung der ungarischen Eisenbahner in Kroatien. Dem Magyar Kurir wird aus Agram gemeldet: Über die Heimbeförderung der in Kroatien verbliebenen ungarischen Staatsbahnbeamten ist folgendes Übereinkommen getroffen worden: Die mit Gewalt in Kroatien zurückbehaltenen ungarischen Eisenbahner sind als der jugoslawischen Regierung von den ungarischen Staatsbahnen aushilfsweise überlassenes Personal zu betrachten und innerhalb einer bestimmten Zeit mit all ihrer Habe nach Ungarn heimzubefördern. Wer im Dienste des jugoslawischen Staates zu verbleiben wünscht, erhält alle seine bisherigen Rechte und Ansprüche gewährleistet. In erster Reihe werden diejenigen Eisenbahner heimbefördert, die schulpflichtige Kinder haben. Schließlich gewährleistet die südslawische Regierung auch, daß die ungarischen Eisenbahner mindestens dieselben Bezüge erhalten, die die ungarischen Staatsbahnen ihren übrigen Beamten geben. Von dem in dieser Angelegenheit geschlossenen Vertrag wird jedem in Kroatien zurückbehaltenen ungarischen Eisenbahner Mitteilung gemacht.

Betriebsergebnisse der vereinigten preußischen und hessischen Staatsbahnen im Rechnungsjahre 1916. Ende März 1917 betrug nach dem dem preußischen Landtage vorgelegten Berichte die Bahn(Eigentums)länge der in der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft vereinigten vollspurigen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr 39.943·05 *km* (gegen 39.807·14 *km* Ende März 1916), wovon 38.594·57 (Ende März 1916 38.480·45) preußisches, 1307·34 (1285·57) *km* hessisches und 41·19 *km* badisches Eigentum sind. 22.635·18 *km* oder 56·75% (von den preußischen Strecken 21.832·42 *km* oder 56·57%) wurden Ende März 1917 als Hauptbahnen und 17.257·91 *km* oder 43·81% (16.762·12 *km* oder 43·45%) als Nebenbahnen betrieben. Von den Hauptbahnen waren 5398·57 *km* oder 23·80% (von den preußischen 4982·50 *km* oder 22·82%) eingeleisig, 16.330·07 *km* oder 74·12% (16.401·20 *km* oder 75·12%) zweigeleisig, 84·74 *km* oder 0·37% (77·89 *km* oder 0·36%) dreigeleisig, 365·49 *km* oder 1·61% (nur preußische Strecken, 1·47% der preußischen Hauptbahnen) viergeleisig und 5·35 *km* oder 0·63% (ebenfalls nur preußische Strecken) fünfgeleisig; von den vollspurigen Nebenbahnen waren 16.642·28 *km* oder 96·48% (von den preußischen 16.146·57 *km* oder 96·33%) eingeleisig und 615·53 *km* oder 3·37% (nur preußische Strecken, 3·67% der preußischen Nebenbahnen) zweigeleisig. Die dem öffentlichen Verkehre dienenden Schmalspurbahnen der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft sind sämtlich preußisches Eigentum; ihre Länge betrug Ende März 1917 239·10 *km*, wovon 5·22 *km* zweigeleisig waren. Dem öffentlichen Verkehre dienten also Ende März 1917 im ganzen 39.943·03 *km* Voll- und 239·10 *km* Schmalspurbahnen = 40.182·13 *km*. Die Länge der Bahnstrecken ohne öffentlichen Verkehr ist im Berichtsjahre von 203·34 auf 202·48 *km* zurückgegangen; 200·73 *km* (davon 1·25 *km* schmalspurig) sind preußisches, 1·75 *km* hessisches Eigentum. Somit belief sich die Gesamtlänge der in der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft vereinigten Bahnen auf (39.943·03 + 239·10 + 202·48 =) 40.384·61 *km*. Davon waren (38.594·57 + 239·10 + 200·73 =) 39.034·40 *km* preußisches, (1307·34 + 1·75 =) 1309·09 *km* hessisches und 41·23 *km* badisches Eigentum. Gegen das Vorjahr ist das preußische Staatsbahnnetz um 113·62 *km* = 0·29% erweitert worden; die Länge des hessischen Staatsbahnnetzes hat sich um 21·77 *km* = 1·69% vergrößert, während die des badischen Anteils an den Gemeinschaftsstrecken unverändert geblieben ist.

Die Betriebslänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Staatseisenbahnen betrug Ende März 1917 im ganzen 40.280·50 *km* (gegen Ende März 1916: + 136·25 *km*), wovon 38.932·04 *km* (+114·48 *km*) preußisches, 1307·34 *km* (+21·77 *km*) hessisches und 41·12 *km* (wie im Vorjahre) badisches Eigentum sind. Dem Personenverkehre dienten 38.776·52 *km* (37.471·33 *km* preußische Strecken), dem Güterverkehre 39.928·20 *km* (38.585·61 *km* preußische Strecken).

Das Anlagekapital berechnete sich Ende März 1917 für die Vollspurbahnen auf 13.867·654 Mill. Mark (für 1 *km* Bahnlänge auf Mk. 347.186), wovon 13.455·585 Mill. (für 1 *km* Mk. 348.639) auf preußisches, 398·749 Mill. (für 1 *km* Mark 305.008) auf hessisches und 13·820 Mill. (für 1 *km* Mk. 323.933) auf badisches Eigentum entfielen, für die Schmalspurbahnen (preußisches Eigentum, in Oberschlesien und Thüringen) auf 20·391 Mill. Mark (für 1 *km* auf Mk. 85.281) und für die Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr auf 12·342 Mill. Mark (für 1 *km* auf Mk. 60.956), insgesamt auf 13.900·327 Mill. Mark (für 1 *km* auf Mk. 344.200), wovon 13.488·265 Mill. Mark auf das preußische Eigentum entfielen. Im Vergleiche mit dem Stande von Ende März 1916 ist das Anlagekapital im ganzen um 379·010 Mill. Mark gestiegen, das der preußischen Staatsbahnen allein um 372·650 Mill. Mark. Die Beschaffungskosten aller Ende März 1917 vorhandenen Fahrzeuge (26.045 Lokomotiven, 51.265 Personenwagen, 14.597 Gepäckwagen, 564.743 Güter-, Arbeits- und Bahndienstwagen einschließlich der Triebwagen) beziffern sich auf 4277·495 Mill. Mark, das sind 30·80% des Anlagekapitals der dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnstrecken.

Nach den Übersichten über die Betriebsergebnisse sind im Rechnungsjahre 1916 folgende Einnahmen im Bereiche der preußisch-hessischen Eisenbahnbetriebsgemeinschaft aufgekommen: *a)* an Verkehrseinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehre 798·535 Mill. Mark oder 26·41% der Gesamteinnahmen (das sind 227·245 Mill. oder 39·55% mehr als im Vorjahre) und aus dem Güterverkehre 1925·547 Mill. Mark oder 63·77% der Gesamteinnahmen (170·782 Mill. oder 9·75% mehr als im Vorjahre), an Verkehrseinnahmen im ganzen 2723·082 Mill. Mark oder 90·18% der Gesamteinnahme (398·037 Mill. oder 17·12% mehr als im Vorjahre), *b)* an sonstigen Einnahmen (für Überlassung von Fahrzeugen, Bahn-

Digitized by Google

anlagen und Leistungen zugunsten Dritter, aus Veräußerungen usw.) 296·474 Mill. Mark oder 9·32% der Gesamteinnahme (53·180 Mill. oder 21·38% mehr als im Vorjahre). Die Gesamteinnahme beträgt 3019·555 Mill. Mark (das sind 451·236 Mill. oder 17·57% mehr als im Vorjahre), auf 1 *km* durchschnittlicher Betriebslänge Mk. 75.021 (Mk. 10.867 oder 16·94% mehr als im Vorjahre).

Diesen Einnahmen stehen folgende Ausgaben gegenüber: *a)* an persönlichen Ausgaben (Besoldungen, Löhne, Wohnungsgeldzuschüsse, Staatsruhegehälter, gesetzliche Hinterbliebenenbezüge, Unterstützungen usw.) 987·98) Mill. Mark oder 44·72% der Gesamtausgabe (das sind 56·352 Mill. oder 6·13% mehr als im Vorjahre), *b)* an sächlichen Ausgaben (für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge, der maschinellen und der baulichen Anlagen, der Geräte, Beschaffung der Betriebsstoffe, Benutzung fremder Fahrzeuge und Bahnanlagen usw.) 1196·406 Mill. Mark oder 55·28% der Gesamtausgabe (das sind 281·172 Mill. oder 30·72% mehr als im Vorjahre). Die Gesamtausgabe beträgt 2164·395 Mill. Mark (das sind 337·524 Mill. oder 18·40% mehr als im Vorjahre), auf 1 *km* durchschnittlicher Betriebslänge Mk. 53·775 (Mk. 8142 oder 17·94% mehr als im Vorjahre), auf Mk. 100 der Gesamteinnahme (Betriebskostenziffer) Mk. 72·82 (Mk. 0·55 oder 0·77% mehr als im Vorjahre).

Der Betriebsüberschuß stellt sich somit auf 855·160 Mill. Mark; er ist gegen das Vorjahr um 113·702 Mill. oder 15·33% gestiegen. Für 1 *km* durchschnittlicher Betriebslänge ergibt sich ein Überschuß von Mk. 21.246 gegen Mk. 18.521 im Vorjahre. Von der Gesamteinnahme macht der Überschuß 28·32% gegen 25·37% im Vorjahre aus. Das durchschnittliche Anlagekapital, das sich unter Berücksichtigung der Bahnen ohne öffentlichen Verkehr im Berichtsjahre auf Mk. 13.712,394,243, im Vorjahre auf Mk. 13.303,295.762 belaufen hat, ist im Berichtsjahre mit 6·24%, im Vorjahre mit 5·57% verzinst worden. Wird das durchschnittliche Anlagekapital der Bahnen ohne öffentlichen Verkehr (1916 Mk. 12,337.069, 1915 Mk. 12,340.452) außer Betracht gelassen, also nur das durchschnittliche Anlagekapital der dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnen (1916 Mk. 13.700,057.174, 1915 Mark 13.280,955.310) berücksichtigt, so ergibt der Überschuß eine Verzinsung von 6·94% gegen 5·58% im Jahre 1915. Der verhältnismäßig günstige Abschluß des Rechnungsjahres 1916 beruht hauptsächlich darauf, daß die Betriebseinnahmen eine sehr starke Steigerung zeigen, namentlich im Personenverkehre, daß die Betriebsleistung aber insbesondere im Personenverkehre dieser Steigerung nicht entsprach, daß vielmehr der Personenzugfahrplan zugunsten des Güterverkehrs auf das äußerste eingeschränkt wurde und trotz der Zunahme der Personenkilometer um etwa 30%, die Zahl der Personenzugkilometer um etwa 40% geringer war als im Jahre 1913. — Der Anteil Hessens am Betriebsüberschusse ist auf 18·205 Mill. Mark (gegen 15·391 Mill. im Vorjahre), der Anteil Badens am Betriebsüberschusse der auf badischem Gebiete gelegenen Strecken der Main-Neckar-Bahn auf Mk. 542.601 (gegen Mk. 545.386 im Vorjahre) berechnet.

Übernahme der französischen Eisenbahnen in die Staatsverwaltung. Der französischen Kammer wurde ein Gesetzentwurf vorgelegt, der die Übernahme der französischen Eisenbahnen in die Verwaltung des Staates vorsieht. Es ist eine Kriegsmaßnahme, die mit militärischen Notwendigkeiten begründet wird. Gegenwärtig ist die Stellung der Eisenbahnen so geregelt, daß sie während des Krieges verpflichtet sind, ihr Personal und ihren gesamten Verkehrsapparat vorzugsweise für Militärtransporte zur Verfügung zu stellen, wofür sie auf Grund eines Übereinkommens vom 12. Juni 1898 entschädigt werden. Im übrigen hatten die Gesellschaften die Verfügung über ihre Betriebsorganisation, ihre Angestellten und die Ausführung von Transporten für private Zwecke behalten. Die Regierung hält es jedoch für notwendig, das Verkehrsnetz noch mehr als bisher den Erfordernissen der Kriegsführung anzupassen, wobei sie auf die steigende Zahl der an der Front verwendeten Truppen und die Wichtigkeit der Sicherung gut klappender Verbindungen zwischen den verschiedenen Teilen des französischen Heeres, sowie zwischen diesem und den Truppen der Verbündeten hinweist. Sie betont in der Begründung zu dem Gesetz, daß sie zunächst durchaus nicht eine Neuerung in der bisherigen Eisenbahnpolitik beabsichtige. Das bleibe etwaigen künftigen Erwägungen vorbehalten. Unter die Bestimmungen des Gesetzes fallen nur die großen Bahnnetze (Chemins de fer d'intérêt général), und zwar werden sie der Leitung des Finanzministers bis zum 31. Dezember desjenigen Jahres unterstellt, das dem Jahre des Friedensschlusses folgt. Der Finanzminister erhält eine Reihe wichtiger Befugnisse, namentlich das Recht zur Änderung der Tarife und — in Gemeinschaft mit dem Finanzminister — die Möglichkeit zur Erhöhung der Bezüge des Personals, die denn auch mit einem jährlichen Aufwande von rund 200 Mill. Francs demnächst aufgebessert werden sollen. Es wird ausdrücklich hervorgehoben, daß der Obligationendienst keine Änderung erfährt. Die Aktionäre erhalten, wie schon erwähnt, für die Dauer der Beschlagnahme eine Dividende, die dem Durchschnitt der drei letzten Geschäftsjahre entspricht.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1918.

Verwaltung	Monat	Befördert wurden				Eingenommen wurde für					
		Personen	+ — gegen 1917	Güter *t*	+ — gegen 1917	Personen und Gepäck	+ — gegen 1917	Güter	+ — gegen 1917	Zusammen	+ — gegen 1917
Aussig-Teplitzer E.											
Altes Netz .	Oktober	551.888	— 16 049	544.720	- 159.500	—	—	—	—	1,805.643	+ 527.541
Neues Netz .		353.629	+ 37.422	43.706	- 31.170	—	—	—	—	681.596	+ 231.738
Zusammen .		905.517	+ 21.373	598.426	- 190.670	—	—	—	—	2,487.239	+ 759.279
Buschtěhrader Eisenbahn .	Oktob	672.853	+ 33.901	550.384	- 164.112	1,071.821	+ 374 605	2,699.302	+ 701.595	3,771.123	+ 1,076.200
Graz-Köflacher Eisenbahn .	Sept.	180.436	+ 2.084	53.798	— 9.502	182.372	+ 26.257	254.434	— 23.941	436.806	+ 1.316
Südbahn . .	Sept	—	—	—	—	15,550.000	+6,303.000	16,150.000	+ 5,952.000	31,700 000	+12,255.000
K. k. österr. Staatsbahnen		—	—	—	—	50,309.000	+18,349.970	89,848.900	+32,407.101	140,157.900	+50,757.071

Digitized by Google

BUCHANZEIGEN.

Stillings pseudo-isochromatische Tafeln zur Prüfung des Farbensinnes nebst 4 Tafeln zur Bestimmung der Farbensehschärfe, 15. Auflage, herausgegeben von Professor Dr. G. Weill, Straßburg i. Els., Leipzig 1918, Verlag von Georg Thieme.

Prof. Dr. G. Weill, der langjährige Assistent und Mitarbeiter des verstorbenen Prof. Dr. Stilling gibt, einem ihm gegenüber mehrfach geäußerten Wunsche des Letzteren nachkommend, die 15., gegen die frühere fast unveränderte Auflage der „Sillingschen pseudo-isochromatischen Tafeln" heraus.

Die einzelnen Tafeln der verschiedenen Gruppen wurden der Übersicht halber getrennt nummeriert, und zwar die Gruppen in römischen, die einzelnen Tafeln in arabischen Ziffern. Der hohe Wert der Stillingschen Tafeln für die rasche Feststellung des Farbenunterscheidungsvermögens durch die Bahnärzte bei Aufnahmewerbern für den Eisenbahndienst, sowie bei den Bediensteten des ausführenden Dienstes im Verlaufe ihrer Dienstzeit, hatte die amtliche, verbindliche Einführung dieses Behelfes bei den österreichischen Eisenbahnen zur Folge. In einem Zeitraume von nunmehr zehn Jahren haben sich die erwähnten Tafeln trefflich bewährt, zumal Verfasser und Verleger keine Mühe scheuten, Anordnung und Ausrüstung der Tafeln auf eine immer höhere Stufe zu bringen. Das volle Gelingen der neuesten Auflage muß übrigens um so mehr anerkannt werden, als die Schwierigkeiten der Druckherstellung in der gegenwärtigen Kriegszeit sicherlich keine geringen waren.

Handbuch des kommerziellen Eisenbahnbetriebsdienstes. Von Stationsvorstand Franz Mayer und Inspektor Alois Handel. Zweite verbesserte und erweiterte Auflage. 383 Fragen und Antworten und eine Mustersammlung von Drucksorten. 1918. Verlag Waldheim-Eberle A.-G. Wien VII. Preis K 15 (10% Kriegszuschlag).

Die soeben erschienene zweite Auflage dieses Buches ist einer vollständigen Neubearbeitung und Behandlung des umfangreichen und schwierigen Stoffes gleichzuhalten.

Das Buch berücksichtigt alle in letzter Zeit eingeführten Neuerungen auf dem Gebiete der Tarife und der sonstigen Vorschriften und umfaßt den ganzen Stoff, der für die kommerzielle Fachprüfung der Beamten und die Dienstprüfungen der Unterbeamten und Diener vorgeschrieben ist. Daß die Verfasser sich hiebei an die ihnen zur Verfügung gestellten Prüfungsakte einzelner Direktionen halten konnten, ist von besonderem Vorteil für das Werk. Die vielen praktischen Beispiele, die den einzelnen Fragen erläuternd beigegeben sind, die beigeheftete Muster- und Eingabensammlung, erleichtern das Verständnis für den schwierigen Stoff. Das Buch gliedert sich in die Abschnitte: Die Personenbeförderung, die Gepäckbeförderung, die Güterbeförderung, Stückgutverkehr, Ermittlungsverfahren bei beschädigten und mit Minderung vorgefundenen, sowie bei fehlenden und überzähligen Gepäckstücken und Gütern, frachtrechtliche Bestimmungen des Eisenbahnbetriebsreglements, das Zollverfahren und die Auslandstatistik; Tarifbestimmungen: *A.* Allgemeines, *B.* Personentarif, *C.* Gütertarif; Beförderung von Eilgütern mit Beförderungsscheinen, Beförderung von Leichen, die Beförderung von lebenden Tieren, die Beförderung von Regie-, Bediensteten- und anderen begünstigten Gütern, der Militärtarif, Sachverzeichnis, Mustersammlung vorkommender Drucksorten.

Mit besonderem Fleiß sind die so wichtigen Abschnitte über den Schadenersatzanspruch, die frachtrechtlichen Bestimmungen und Tarife behandelt. Druck und Ausstattung sind recht gut, so daß der angesetzte Preis von K 15 bei den heutigen Verhältnissen gewiß mäßig zu nennen ist.

Ein Verkehrsbüchlein für unsere Kleinen. Von Ing. August Wrabetz. Mit Bildern von Fritz Schönpflug. Brünn 1918.

Von der Ansicht ausgehend, daß man die Kleinen möglichst zeitig über die Gefahren, die der Verkehr der Straßen unvermeidlich mit sich bringt, belehren und sie vor ihnen in passender Form und Art warnen soll, hat der Verfasser in einfachen, der Kindesseele zugänglichen Versen, teils heiter, teils ernst, unterstützt von trefflichen, passenden Bildern, die verschiedenen Fälle der Verkehrsgefahren geschildert und zumeist ein lehrhaft Sprüchlein daran geknüpft. Wir empfehlen das ohne Zweifel sehr nützliche Bilderbuch allen Eltern auf das wärmste.

Das Büchlein ist vom Verfasser, der Direktor der Brünner Straßenbahnen ist (Brünn, Blütengasse 11), zu beziehen.

Sven Hedin „Jerusalem". Feldpostausgabe. 160 Seiten Text mit 25 Abbildungen und 1 Karte. (Leipzig, F. A. Brockhaus.) Geheftet M 1·50.

Nach der Niederwerfung Rußlands wurde Jerusalem der Brennpunkt des Krieges im Osten. Denn Palästina ist der Westpfeiler der Brücke, die der englische Militärismus von Ägypten über Land nach Indien zu schlagen dachte. Hedin bereiste Palästina, nicht lange bevor die Engländer gegen die heilige Stadt vorrückten. Ebenso reich an fruchtbaren Gesichtspunkten wie in seinem Werk „Bagdad, Babylon, Ninive", läßt Hedin auch hier als Hintergrund der lebendigen Gegenwart die Jahrtausende alte Vergangenheit des gelobten Landes in gigantischen Baudenkmälern und Ruinen, in epochemachenden Ereignissen und Persönlichkeiten der Weltgeschichte wiedererstehen.

Jerusalem ist natürlich der Höhepunkt dieser Reiseschilderung. Wir wandern mit Hedin durch die engen, holperigen Stufenstraßen der heiligen Stadt, lassen den Zauber ihrer tibetartigen Landschaft auf uns wirken und lauschen in ergriffener Andacht den Erinnerungen, die der bibelkundige Führer im Garten Gethsemane, an den Stationen der Via dolorosa und in der Kirche des Heiligen Grabes in uns wachruft.

Auch der uralte Damaskus mit seiner Omaijadenmoschee, Baalbek mit seinen herrlichen Ruinen aus griechisch-römischer Zeit, der See Genezareth mit Tiberias, Kapernaum und all den Orten, deren Namen jedem Christen und Juden geläufig sind, Nazareth und Bethlehem, Jericho und das Tote Meer lernen wir kennen. Ein Besuch in den Judenkolonien bei Jaffa gibt Veranlassung zu einer aufschlußreichen Erörterung über den Zionismus, und zum Schluß führt dann ein Ausflug an die türkisch-deutsche Front in Ägypten aus so viel Vergangenheit wieder in die nicht minder bedeutungsvolle Gegenwart zurück. Das Buch verdient viele und aufmerksame Leser.

KLUBNACHRICHTEN.

Lebensmittelausgabe. Jene P.T. Klubmitglieder, die ihren Anteil an ungarischem Brotmehl noch nicht abgeholt haben, werden ersucht, dies bis 10. Dezember l. J. zu bewerkstelligen, da der verbleibende Rest nach diesem Termin anderweitig abgegeben wird.

Neue Begünstigungen.

Im Klubsekretariate sind ermäßigte Karten für das „Burg-Kino" (I, Opernring 19) erhältlich, und zwar:

Logensitze	statt K	6·—	für K	3·70
Balkon I	„ „	5·—	„ „	3·20
Tribüne	„ „	4·—	„ „	2·50
Fauteuil	„ „	3·—	„ „	2·—
Parkett II	„ „	2·50	„ „	1·50
„ I	„ „	1·80	„ „	1·—

Diese Karten gelten zu allen Vorstellungen — auch Erstaufführungen mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 21. Wien, den 15. Dezember 1918. XLI. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Die Zukunft unseres Frachtrechtes. Von Dr. Leo Mautner. — Technische Rundschau. Kleinrauchröhren-Überhitzer für Lokomotiven. Elektrifizierung der Schweizer Bahnen. Tunneluntersuchungswagen. Beleuchtung der Eisenbahnwagen mit Steinkohlengas. — Schiffahrt. Ergebnis der Nachtfahrtversuche auf der Donau. (Schluß). — Verschiedenes. Eisenbahnbeirat. Organisation der Eisenbahnen in Böhmen, Mähren und Schlesien. Änderung des Eisenbahn-Betriebsreglements in Ungarn. — Buchanzeigen. Zur Entwelschung. Das Verkehrswesen nach dem Kriege. Der Maximalkontrolleur bei der Seeversicherung. — Geschäftsanzeigen.

Zur gefälligen Nachricht.

Infolge behördlicher Verfügung dürfen Klubräume nach 4 Uhr nachmittags weder beleuchtet noch beheizt werden und sind Kanzleien zu schließen.

Demgemäß werden bis zur Aufhebung dieser Verfügung unsere Klubräume täglich um 4 Uhr nachmittags geschlossen.

Die angekündigten Vorträge und Versammlungen werden bis auf weiteres verschoben.

Die Zukunft unseres Frachtrechtes.

Von Dr. Leo Mautner.

Der Eisenbahnverkehr der Staaten der verflossenen Monarchie untereinander steht zum größten Teil still. Nach seiner Wiederaufnahme wird notgedrungen im Verhältnis der Eisenbahn zu den Verfrächtern das bisherige Frachtrecht auch in den neuen Staaten einstweilen weiter gelten, da laut der Erklärungen ihrer Regierungen sämtliche von der Monarchie überkommenen Gesetze, Verordnungen und sonstige Vorschriften in Kraft bleiben. Das Verhältnis der Eisenbahnen untereinander (Abrechnung, Haftungsgemeinschaft usw.) wird wohl auch einstweilen noch durch die alten Vereinbarungen (Übereinkommen, Instruktionen) bestimmt werden, die allerdings eine den geänderten Besitzverhältnissen entsprechende Anwendung erfahren müssen. Insbesondere werden die den einzelnen neuen Staaten zugeschiedenen Linien der bisherigen k. k. österr. Staatsbahnen, die bisher als eine Bahn behandelt wurden, sich nunmehr als fremde Bahnen gegenüberstehen.

Es ist anzunehmen, daß einstweilen für die internationalen Sendungen zwischen den neuen Staaten der Monarchie einerseits und dem bisherigen Ausland andererseits stillschweigend die bisher geltenden Bestimmungen, nämlich das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die auf dessen Grundlage abgeschlossenen weiteren Vereinbarungen und Tarife als gültig werden anerkannt werden, da sonst mangels einer Rechtsgrundlage solche Sendungen auch zwischen Deutschland und Deutschösterreich überhaupt nicht stattfinden könnten.

Man muß sich hier so wie bei den andern internationalen Verträgen Österreichs wohl mit der Annahme einer Rechtsnachfolge der neuen Staaten in die Rechte und Pflichten des bisherigen Staates aus seinem seinerzeitigen Beitritt zum Internatinalen Übereinkommen behelfen, bis die neuen Staaten — selbstverständlich auch Deutschösterreich — selbständig ihren Beitritt angemeldet haben werden und dieser wirksam geworden sein wird. Eine Ausnahme bildet nur Ungarn, dessen Staatlichkeit sich wenigstens bisher nicht geändert hat und das schon dem ursprünglichen Internationalen Übereinkommen als selbständiger Staat angehört.

Wenn die Übergangszeit vorbei ist und die politischen Verhältnisse geklärt sind, wird nebst Fragen des öffentlichen Rechts auch das Frachtrecht seine endgültige Gestaltung erhalten. Was die Zukunft in den politischen Verhältnissen bringt, ist heute — anfangs November — noch völlig ungewiß, so daß es auch völlig müßig wäre, irgendwelche Voraussagen über das politische Verhältnis der Eisenbahnen untereinander zu machen. Wenn man jedoch damit rechnen kann, daß die wirtschaftliche Neuordnung zu einer Zeit erfolgen wird, zu der der Paroxysmus des Siegs und der Niederlage schon erloschen ist, daß diese Neuordnung auf friedlichem Weg unter Berücksichtigung der nicht aus der Welt zu schaffenden gemeinsamen Interessen des Handels und Verkehrs zustande kommen wird, daß endlich der in der letzten Zeit so oft berufene demokratische Geist und nicht der Chauvinismus die Oberhand behalten wird, dann fällt es schwer zu glauben, daß sich nicht eine gewisse Einheitlichkeit des kommerziellen Dienstes im allseitigen Interesse durchsetzen oder vielmehr erhalten wird, und zwar, wenigstens für die erste Zeit, auch dann, wenn einer oder der andere der neuen Staaten politisch Anschluß an einen anderen Staat finden sollte. Die Gründe hiefür liegen in den wirtschaftlichen, sozialen und geographischen Zusammenhängen, die sich durch neue Grenzpfähle nicht mit einem Schlag aus der Welt schaffen lassen. Diese Zusammenhänge werden, ohne in Einzelheiten hier eingehen zu wollen, einen so regen gegenseitigen Verkehr erzeugen, daß das Bedürfnis nach Vereinbarung einheitlicher Bestimmungen sich auf die Dauer nicht

Digitized by Google

wird unterdrücken lassen. Eine Sendung von Eger über Wien nach Budapest, die auf einem Weg von etwa 750 km drei, unter Umständen (Deutschböhmen) sogar vier verschiedenen Frachtrechten unterliegen würde, wäre jedesfalls eine europäische Anomalie. Die Bedürfnisse des Verkehrs nach technischer und Rechtseinheit haben sich, wie die Entwicklung des Eisenbahnrechts lehrt, noch immer stärker erwiesen als politische und nationale Gegensätze.

Wir denken hiebei nicht an irgendeine innere Gemeinschaft, sei es die Schaffung von Bundesbahnen, sei es die Zusammenfassung der den verschiedenen Staaten gehörigen Eisenbahnen zu einer Betriebsgemeinschaft, wie sie beispielsweise zwischen den preußisch-hessischen Eisenbahnen besteht. Nach dem derzeitigen Stand der politischen Verhältnisse muß dies alles als Utopie angesehen werden, ebenso wie auch der dritte Weg, der zu einer gemeinsamen Verwaltung führen könnte, die Entstaatlichung der Eisenbahnen und deren Betrieb durch Privatgesellschaften kaum in Betracht kommt, weil keiner der neuen Staaten trotz der finanziellen Nöte die Verkehrsmittel aus der Hand geben kann.

Wir wollen nur mit einem Mindestmaß von Einheitlichkeit rechnen und dabei voraussetzen, daß die Eisenbahnen ihre volle Selbständigkeit als Bahnen der einzelnen Staaten wahren werden.

Eine einheitliche Grundlage für den gegenseitigen Verkehr würden die Bahnen allerdings auch in dem früher erwähnten Internationalen Übereinkommen finden, mit dem noch eine Azahl anderer internationaler Vereinbarungen der Bahnen untereinander — im Gegensatz hiezu ist das Internationale Übereinkommen ein Staatsvertrag — über einheitliche Ausübung des Abfertigungs- und Verrechnungsdienstes zusammenhängen. Doch muß bezweifelt werden, daß das Internationale Übereinkommen für den gegenseitigen Verkehr der neuen Staaten hinreichen wird, da es von allem Anfang an für Transporte „weiter Fahrt" berechnet war und zahlreiche wichtige Fragen, die bisher durch das Eisenbahnbetriebsreglement geregelt wurden, im Internationalen Übereinkommen der Regelung durch die Landesgesetze überlassen sind. Das Internationale Übereinkommen reichte auch für die Regelung des Verkehrs zwischen zwei Staaten bisher nicht aus, es erforderte die Ergänzung durch zwischen den Eisenbahnen vereinbarte Zusatzbestimmungen, die zum Teil sogar für alle Verbände einheitlich und aus den Sonderbestimmungen der einzelnen Verwaltungen geschöpft waren zu dem Zwecke, deren Verschiedenheiten auszugleichen und dem Ideal der Rechtseinheit möglich nahe zu kommen.

Betrachten wir demgegenüber die bisherige Rechtslage im sogenannten inneren Verkehr, das ist zwischen den Eisenbahnen der verflossenen Monarchie. In Österreich und Ungarn bestanden gleichlautende Betriebsreglements (von den Regierungen als Verordnungen verlautbart), es gab zwischen den Eisenbahnen vereinbarte gemeinsame Tarife, Teil I, für den Tier- und Güterverkehr mit reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen, während die Sondervorschriften in den Binnentarifen der einzelnen Eisenbahnverwaltungen enthalten waren. Die Grundlage dieser Gemeinsamkeit mit Ungarn war jene Bestimmung des Ausgleichsgesetzes, welches die Regelung des Eisenbahnbetriebs in beiden Reichshälften nach gleichen Grundsätzen forderte. Demgemäß waren auch die Abfertigungs(Manipulations)-vorschriften für den Abfertigungsdienst, die Verrechnungs- und selbstverständlich auch die Abrechnungsvorschriften in ihren Grundsätzen gemeinsam; in der ganzen Monarchie wurde der kommerzielle Dienst in der Hauptsache einheitlich geführt.

Diese bisherige einheitliche Regelung hat sich bewährt und eingelebt. Publikum und Eisenbahn sind damit vertraut, die Behelfe sind vorhanden. Es ist fast unmöglich, aus dem Nichts heraus Neues zu schaffen, auch wenn das Bedürfnis vorhanden wäre. Mit Gewalt kann man freilich in Böhmen mit einem Schlag das französische Frachtrecht einführen, doch hieße dies den Tatsachen Gewalt antun und ein Recht, das ist eine Regelung von Tatsachen, künstlich auf Verhältnisse aufpfropfen, für die es nicht bestimmt ist, nicht paßt und nicht passen kann. Ebensowenig wie die neuen Staaten ihre Bahnen, um die technische Einheit zu stören, auf die Breitspur umgestalten werden, ebensowenig werden sie in ihrem eigenen Bereich nur wegen der Unterscheidung von den Nachbarn neues Verkehrsrecht einführen können, ohne sich ins eigene Fleisch zu schneiden. Allerdings werden die Staaten die alten Vorschriften in formell neuem Gewand als ihr selbständiges Recht hinausgeben, so daß sich, ähnlich wie dies bisher zwischen Österreich und Ungarn der Fall war, Verkehrsgebiete mit formell verschiedenen, materiell aber wenigstens in den Grundzügen gleichen Frachtrechten und den übrigen darauf aufgebauten Vorschriften gegenüberstehen werden.

Der gegenseitige Verkehr wird mit Naturnotwendigkeit gleichfalls auf die Anwendung dieses einheitlichen Frachtrechtes angewiesen sein. Wenn im Laufe der bisherigen Entwicklung sogar Gebiete von grundsätzlich verschiedenem Frachtrecht unter Preisgabe ihrer Sonderverhältnisse sich zu einem Rechtsgebiet zusammenschweißen lassen mußten, wird sich dieser Ausgleich eigentlich von selbst ergeben, wo es sich um nichts anderes handeln kann, als auch im gegenseitigen Verkehr das eigene Frachtrecht anzuwenden, und zwar um so mehr, als dieser gegenseitige und Durchzugverkehr in den neuen kleinen Staaten eine weit größere Rolle spielen wird als bisher und eigentlich der Hauptverkehr sein wird. Einzelne Bestimmungen, insbesondere über die Anwendung der Staatssprachen im gegenseitigen Verkehr, über den Zolldienst und Übergangsdienst werden eine den geänderten Verhältnissen entsprechende Neuregelung erfahren müssen. Mit den frachtrechtlichen Grundlagen können auch die Vorschriften über die innere Dienstesausübung, die Instruktionen und sonstigen Vorschriften im ganzen und großen unverändert belassen werden. Die materielle Einheitlichkeit müßte gegen einseitige Änderungen durch zeitweise zu erneuernde Vereinbarungen geschützt werden, die notwendigen Änderungen und der weitere Ausbau aller einheitlichen Vorschriften unter steter Anpassung an die wechselnden Bedürfnisse des Verkehrs im gegenseitigen Einvernehmen erfolgen. Sonderbestimmungen der einzelnen Verwaltungen für ihren Binnenverkehr würden den örtlichen Bedürfnissen Rechnung tragen. Auf diese Weise könnte dem Bedürfnis des Publikums und des inneren Dienstbetriebs ohne Schädigung des Selbstbestimmungsrechts der neuen Staaten, ohne umfangreiche Änderungen des Inhalts der Vorschriften und schließlich auch ohne Zeitverlust voll entsprochen werden. Die Regelung der Verhältnisse der Eisenbahnen untereinander, insbesondere der gegenseitigen Haftung, der Verteilung der Entschädigungen usw. ist eine Sache für sich, doch werden auch diese Vereinbarungen durch den Fortbestand des einheitlichen Frachtrechts und der Dienstvorschriften wesentlich erleichtert werden. So kann die Neugestaltung des Abfertigungsdienstes sich verhältnismäßig einfach und rasch vollziehen.

Die Grundsätze dieser Neuregelung werden nicht nur wegen ihrer Wichtigkeit, sondern auch deshalb von den Regierungen selbst festgestellt werden müssen, weil auch politische Fragen hier hereinspielen, die nur von den obersten

Digitized by Google

Behörden entschieden werden können. Sodann wird man aber gut tun, die Einzelheiten der Vereinbarungen und deren Fortentwicklung den Eisenbahnen selbst zu überlassen, welche über die praktischen Erfordernisse des Dienstes unmittelbar unterrichtet, miteinander in steter Fühlung und aufeinander angewiesen sind und daher wohl am besten das Haus einrichten können, in dem sie wohnen wollen. Von diesen rein sachlichen und fachlichen Verhandlungen kann dann jede Politik ferne gehalten werden. Dann wird es vielleicht den Eisenbahnen gelingen, in freier Gemeinsamkeit Fragen zu lösen, denen sie bisher als Diener der Politik nicht gewachsen waren — die Eisenbahnen wie die Völker.

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Kleinrauchröhren - Überhitzer für Lokomotiven. Regierungsbaumeister Metzeltin in Hannover berichtet in der „Z. d. V. D. I." eingehend, über eine neue Bauart des Schmidtschen Rauchröhrenüberhitzers. Die Rauchröhren dieses neuen Überhitzers haben etwa den halben Durchmesser der Röhren des bisherigen Überhitzers, also etwa 50 bis 70 mm. Die einzelne Röhre entnimmt der Feuerkiste unter sonst gleichen Verhältnissen entsprechend dem Eintrittsquerschnitt der Gase etwa ein Viertel der Gasmenge einer großen Rauchröhre. Da die Röhren aber auf die Längeneinheit die halbe Heizfläche der großen Rauchröhren haben, so gewähren sie auf die Einheitsmenge der Heizgase die doppelte Heizfläche der großen Röhren und werden also schon auf der halben Länge den gleichen Wärmeabfall ergeben wie die doppelt so großen Rohre. Man kann demnach die Enden der Überhitzerröhren ohne Gefahr näher an die Feuerkiste heranrücken. Insbesondere trifft dies bei Straßen- und Kleinbahnlokomotiven zu, die meist auch eine weniger lebhafte Verbrennung als die großen Vollbahnlokomotiven im Personen- und Güterzugdienst haben. Es läßt sich mit diesem Überhitzer auch eine höhere Dampfwärme, und zwar von 390 bis 400° C, erreichen. Bei gleichem Kesseldurchmesser erzielt auch der Kessel mit Kleinröhrenüberhitzer eine größere Gesamtheizfläche. Nach seiner Bauart setzt sich der Kleinröhrenüberhitzer wie der Rauchröhrenüberhitzer aus einer Anzahl Überhitzereinheiten zusammen, die aus nahtlos gezogenen flußeisernen Röhren von 54 bis 64 *mm* lichtem Durchmesser bestehen. In diesen Heizröhren sind je zwei Überhitzerröhren von 18 bis 22 *mm* äußerem Durchmesser bei 2·5 *mm* Wandstärke angeordnet. Mehrere solche Einheiten werden an einem entsprechend gebohrten Zwischenflansch vereinigt, der seinerseits an der Dampfsammelkammer befestigt wird. Die Umkehrenden der Überhitzerröhren werden durch Schweißen hergestellt. Der Verfasser bespricht verschiedene Ausführungsformen dieses Röhrenüberhitzers, wie sie bei verschiedenen Bahnen Europas und Amerikas derzeit in Verwendung sind. Die Bauart des Kleinröhrenüberhitzers eignet sich, wie erwähnt, insbesondere für häufig haltende Lokomotiven bezw. für Klein- und Straßenbahnbetriebe, und hat den Vorteil der hohen Überhitzung. Während bei den Rauchröhrenüberhitzern zur Erreichung der regelmäßigen Heißdampfwärme 3 bis 5 Minuten erforderlich sind, beginnt bei dem Kleinrauchröhrenüberhitzer die Überhitzung meist schon mit 250 bis 260° C und steigt innerhalb der ersten 1 bis $1^1/_2$ Minuten Fahrzeit bereits bis etwa 300° C, wie ausführliche Versuche erwiesen haben. Der Kleinrauchröhrenüberhitzer bietet aber auch aus den gleichen Gründen für den Vollbahnbetrieb wesentliche Vorteile, namentlich dann, wenn eine hohe Durchschnittsüberhitzung gewünscht wird.

Elektrifizierung der Schweizer Bahnen. Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen unterbreitete kürzlich dem Verwaltungsrat den Plan für die Elektrifizierung des Bundesbahnnetzes. Nach diesem Plan soll das ganze Bundesbahnnetz binnen 30 Jahren elektrifiziert werden, und zwar die Hauptlinien, die zwei Fünftel des Netzes ausmachen, binnen zehn Jahren, die übrigen Linien je nach Bedeutung im zweiten und dritten Jahrzehnt. Die Kosten werden auf 750 Millionen geschätzt, zusammen mit dem Ausbau des Bahnnetzes und der Anschaffung der Fahrbetriebsmittel werden jährlich die Ausgaben etwa 80 bis 90 Millionen betragen, welche Summe durch Anleihen aufgebracht werden soll. Der Bedarf an elektrischer Kraft von 2000 *PS* ist bereits zu drei Viertel gesichert, das letzte Viertel kann leicht beschafft werden. Die Generaldirektion, die früher infolge der großen Kosten nur schrittweise an die Elektrifizierung herantreten wollte, hat infolge der Einwirkungen des Weltkrieges und der Schwierigkeit der Kohlenversorgung die Meinung geändert und drängt nunmehr auf gleichzeitige Inangriffnahme der Elektrifizierung an verschiedenen Strecken. Mit Rücksicht darauf, daß die Volksvertretung in der Junitagung auf eine rasche Durchführung der Elektrifizierung gedrängt hat, besteht kein Zweifel, daß der Verwaltungsrat den Anträgen der Generaldirektion zustimmen und die Elektrifizierung tatkräftig in die Hand genommen werden wird.

Tunneluntersuchungswagen. Bereits im Jahre 1909 wurde von der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken für die zahlreichen in ihrem Bereiche liegenden Tunnel ein dreiachsiger Wagen entworfen, dessen Triebwerk und Beleuchtungseinrichtungen aus Sammlern gespeist werden. Der Wagen bewährte sich gut, so daß sich auch die Königlichen Eisenbahndirektionen Breslau und Kassel für die Anschaffung je eines derartigen Fahrzeuges entschieden. Die neuen Wagen weisen zwar äußerlich einige Abweichungen gegenüber der ersten Ausführung auf, stimmen aber in den Grundzügen genau mit ihr überein.

Der etwa 37 *t* schwere Wagen ruht auf drei freien Lenkachsen, von denen die beiden äußeren durch je ein federnd aufgehängtes Zahnradgetriebe angetrieben werden.

Im Wagenkasten sind ein geschlossener Führerstand und zwei Batterieräume untergebracht. Der neben dem Führerstand gelegene, gut gelüftete Raum für die Lichtbatterie dient gleichzeitig als Aufenthalt für die Untersuchungsbeamten. Über dem daran anschließenden niedrigeren Raum für die Fahrbatterie befindet sich der Beobachtungsstand für die Untersuchung der Tunneldecke, der mit dem geschlossenen Führerstand durch ein Sprachrohr in Verbindung steht und bequem über eine Treppe von der tieferliegenden Plattform zugänglich ist. Letztere dient zur Untersuchung der Tunnelwände und trägt Einrichtungen zum Aufzeichnen des Tunnelquerschnittes. Etwa in der Mitte des Wagenkastens ist eine aufklappbare, nach beiden Seiten federnde Querschnittvorrichtung angeordnet.

Die beiden Hauptstromtriebwerke arbeiten in Reihenparallelschaltung und haben bei einer mittleren Batteriespannung von 150 *V* eine Stundenleistung von je 30 *PS* bei 35 *km*/Stunde. Die aus 80 Zellen bestehende Fahrbatterie ist in vier Gruppen geteilt, die durch Batterieschalter gleichfalls in Reihe und parallelgeschaltet werden können, so daß eine Geschwindigkeitsregelung zwischen 35 *km*/Stunde bei Fahrt außerhalb des Tunnels und etwa 2 *km*/Stunde bei Untersuchungsfahrten im Tunnel möglich ist.

Der Fahrbereich des Wagens beträgt bei Fahrt in der Ebene etwa 35 *km*. Bei größeren Entfernungen zwischen Standort und Tunnel wird das Fahrzeug an den Schluß eines fahrplanmäßigen Zuges gestellt und bis zur Station vor dem Tunnel geschleppt; erst von hier aus bewegt es sich mit eigener Kraft weiter.

Sowohl der geringe Fahrbereich als auch die Abhängigkeit dieser Wagen von Ladestellen haben zum Bau eines

Digitized by Google

Untersuchungswagens mit benzolelektrischem Antrieb geführt. Der Betrieb mit diesem erfolgt in der Weise, daß außerhalb des Tunnels das Triebwerk den Strom von der durch den Benzolmotor angetriebenen Dynamo, im Tunnel dagegen von der Batterie erhalten. Die Batterie, die hier also gleichzeitig zum Fahren und Beleuchten verwendet wird, kann sobald sie erschöpft ist, durch die Benzoldynamo aufgeladen werden. Natürlich ist Vorsorge getroffen, daß die Aufladung der Batterie auch von ortsfesten Ladestellen aus möglich ist. Die Einrichtung des benzolelektrischen Tunneluntersuchungswagens entspricht im allgemeinen der der Speicherwagen. Es ist jedoch zur Vervollständigung der Tunnelbeleuchtung ein auf dem oberen Beobachtungsstand aufzustellender Scheinwerfer vorgesehen. („Motor"-Berlin.)

Beleuchtung der Eisenbahnwagen mit Steinkohlengas. Im Jahre 1873 wurde durch Richard Pintsch die Beleuchtung mit gepreßtem Ölgas zuerst bei der kgl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn eingeführt, nachdem es ihm gelungen war, die Schwierigkeiten zu überwinden, die der Gasbeleuchtung einzelner Wagen unabhängig vom Zuge, der Mitführung von gepreßtem Ölgas sowie der Druckverminderung des Gases auf einen passenden Brenndruck entgegenstanden. Zur Zeit der Einführung der Gasbeleuchtung wurden auch Versuche mit Steinkohlengas angestellt, die jedoch damals nicht zum Ziele führten, da das Steinkohlengas bei der Verdichtung auf 6 Atm. den größten Teil seiner Leuchtkraft einbüßt. Die Kriegsverhältnisse zwangen nun aber die Bahnverwaltungen, von der Beleuchtung mit Ölgas zur Steinkohlengasbeleuchtung überzugehen, zu einem Gas also, das nur einen halb so großen Heizwert wie das Ölgas besitzt, weshalb auch eine Änderung der Brennereinrichtungen erforderlich wurde. Da man zur Erzielung der bisherigen Lichtstärke die doppelte Menge Steinkohlengas hätte anwenden müssen, so war es klar, daß die Leuchtkraft der einzelnen Lampen um einen gewissen Betrag herabgesetzt werden muß. Die Versuche ergaben, daß die Brenner mit einem kleineren Mundstück sowie mit kleineren Glühkörpern zu versehen sind und daß durch eine Erhöhung des Gasverbrauches um etwa 30% gegenüber Ölgas eine für Kriegszeiten ausreichende Lichtstärke zu erzielen ist.

Das Ölgas wurde bisher auf den Zugbildungsstationen in besonderen Gasanstalten erzeugt und nach Verdichtung auf 10 bis 15 Atm. in Sammelbehältern aufgespeichert, aus denen es durch Hochdruckleitungen entweder den Abgabestellen oder besonderen Gaswagen zugeführt worden ist. In Amerika verwendet man für die Gasversendung besondere Stahlflaschenwagen, in denen das Gas unter 100 Atm. Druck steht. Die Einführung der Steinkohlengasbeleuchtung bietet den Vorteil, daß die Gassendungen eingeschränkt werden können, da das Steinkohlengas überall erhältlich ist. Eine völlige Ausschaltung der Versendungen ist nicht möglich, weil vielfach an kleinen Orten Bahnanlagen mit starkem Gasverbrauch vorhanden sind, anderseits ist mitunter der Gasverbrauch einer Station so gering, daß eine ortsfeste Verdichtungsanlage nicht wirtschaftlich arbeiten würde. Die Einführung der Steinkohlengasbeleuchtung erforderte neben der Umwandlung der Beleuchtungsanlagen in den Wagen auch den Umbau der bestehenden Gasverdichtungsanlagen sowie die Errichtung zahlreicher neuer Verdichtungsanlagen auf vielen Stationen.

Der Ölgasverbrauch beträgt für sämtliche deutsche Bahnen schätzungsweise 25 Mill. m³. Durch die Umwandlung für Steinkohlengasbetrieb berechnet sich ein Gasverbrauch von etwa 32 Mill. jährlich. In Preußen schwanken die Gaspreise zwischen 4 und 18 Pfg. für 1 m³. Bei Zugrundelegung eines mittleren Preises von 10 Pfg. gelangt man zu einem Gestehungspreis von 25 Pfg., dem der bisherige Preis von 40 Pfg. für 1 m³ Ölgas gegenübersteht. Bei einem Vergleich der Niederdruck-Ölgasbeleuchtung mit der Steinkohlenpreßgasbeleuchtung dürfte diese, und zwar hauptsächlich für große Bahnbetriebe wirtschaftliche Vorteile bieten.

(Dinglers polyt. Journal Heft 2, Bd. 333, 1918.)

SCHIFFAHRT.

Ergebnis der Nachtfahrtversuche auf der Donau.

(Schluß zu Heft 19.)

Diese mit Recht bahnbrechend zu nennende Fahrt und die darauf folgenden beiden Fahrten Wien-Stein haben nunmehr alle Zweifler bekehrt — die schwierige obere Donau ist für die Nachtfahrten erobert.

Seither befährt sowohl der Dampfer „Elöd" als auch dessen Schwesterschiff „Tas" die Strecke oberhalb Wiens anstandslos bei Tag und Nacht.

Diese Fahrten ergeben die volle Überzeugung von der ausgezeichneten Verwendbarkeit der Scheinwerfer in jedem engen Strombett und die völlige Entbehrlichkeit von Leuchtfeuern und Leuchtbojen in solchen Gewässern. Hingegen erscheint eine ausgiebigere und bessere Tagesbezeichnung von leicht überfluteten Steindämmen, Traversen und sonstigen Untiefen sehr wünschenswert.

Der erste Versuch auf der oberen Donau dürfte infolge ungünstiger Aufstellung und nicht richtigen Gebrauches der Scheinwerfer mißglückt sein. Dem vom k. u. k. technischen Militärkomité mit der Aufstellung der Scheinwerfer betrauten Leutnant v. Végh gelang es, eine solche Aufstellungsart der Scheinwerfer ausfindig zu machen, welche die nötige Winkelabweichung zwischen Sehstrahl und Lichtstrahl aufweist und eine Beeinträchtigung des Schiffsführers ausschließt.

Ein besonderes Verdienst an dem Gelingen der Scheinwerferversuchsfahrten — insbesondere jener am Eisernen Tor und auf der Kataraktenstrecke — gebührt dem Fachreferenten der Schiffahrtsgruppe der k. u. k. Zentraltransportleitung Hauptmann Zimml, der die Verhandlungen mit dem k. u. k. technischen Militärkomité und mit der Firma führte, die Aufstellung und die Versuche mit den neuausgerüsteten Dampfern leitete.

Die in der ersten Hälfte Mai 1918 am Eisernen Tor und auf der Kataraktenstrecke bei schlechtestem Wetter mit den Dampfern „Magyarország" und „Centaur" durchgeführten Versuchs- und Demonstrationsnachtfahrten hatten bei größerer Strombreite und schwierigsten Schiffahrtsverhältnissen ein über Erwarten günstiges Ergebnis. Es wurden sowohl über das Eiserne Tor als auch über die Kataraktenstrecke trotz stürmischer, finsterster und regnerischer Nächte nicht nur die regelmäßigen, sondern sogar Bestfahrtzeiten erzielt. So führte „Magyarország" zwei Schleppe mit 750 *t* Ladung in zwei Stunden und 30 Minuten von Turn-Severin über das neue Tor nach Vodica bei Orsova und denselben Anhang in sechs Stunden von Vodica über die Kataraktenstrecke nach Drenkova.

Diese vollkommen gelungenen Versuche erbrachten den Beweis, daß mit den heute vorhandenen 21 für diese Strecke geeigneten Schleppern täglich durchschnittlich 40 Schleppe mit rund 20.000 *t*, in zehn schiffbaren Monaten des Jahres daher 6 Mill. Tonnen Ladung über das Eiserne Tor und die Kataraktenstrecke eingeführt werden können.

Diese nunmehr erreichte Verdoppelung der Leistungsfähigkeit der schwierigen und oft mit wenig Sachkenntnis verurteilten Stromstrecke Drenkova-Turn-Severin wirkt besonders dann sehr belehrend für die Zukunft, wenn die vom November 1915 bis heute, also in $2^1/_2$ Jahren erzielte Gesamteinfuhr von rund 3 Mill. Tonnen der früher erwähnten jährlich einführbaren Menge von 6 Mill. Tonnen gegenübergestellt wird.

Digitized by Google

Wie die obere Donau, bedarf auch die Strecke Drenkova-Turn-Severin keiner anderen Beleuchtung, als mit Scheinwerfern ausgerüsteter Dampfer und einer tadellosen Tagesfahrrinnenbezeichnung. Letztere ist dank der anerkennenswerten Wirksamkeit der kgl. ung. Schiffahrtsbehörde in Orsova vorhanden und bedarf nur geringfügiger, der Sichtigkeit bei Scheinwerferlicht angepaßter Änderungen. Statt der, das rechte und linke Ufer der ausgesprengten Fahrrinne kennzeichnenden schwarzen und roten Farbe muß eine Unterscheidung durch verschiedene Formen — etwa Dreieck und Kreis — bei mäßiger Vergrößerung der aus leichtem Geflecht herzustellenden Zeichen eintreten. Es muß ferner ermöglicht werden, daß nicht nur vom leuchtenden Dampfer, sondern auch von den auf 100 bis 150 *m* folgenden Schleppen die Zeichen rechtzeitig und deutlich erkannt und angesteuert werden können.

Diesem Zweck dürfte ein Phosphoranstrich entsprechen.

Es kann jedenfalls mit Befriedigung festgestellt werden, daß Nachtfahrten bergwärts auf der ganzen Donau, Talfahrten fast überall schon jetzt durchführbar sind und bei weiterem Einleben der Neueinführung das Fahren bei Nacht weder bergnoch talwärts irgendwelche Schwierigkeiten bieten wird. Die Unmöglichkeit des Fahrens wird dann ausschließlich auf Nebel beschränkt bleiben.

Es handelt sich dann noch um die Feststellung, ob Scheinwerfer überall oder nur auf Strecken mit engem Strombett Leuchtfeuern vorzuziehen seien. Es ist wahrscheinlich, daß selbst die in Verwendung stehenden Glühlichtscheinwerfer von 35 *cm* Durchmesser auf der breiteren ungarischen Donau bessere Dienste leisten werden als Leuchtfeuer. Möglicherweise werden aber bei Strombreiten von mehr als 1 *km* — an der rumänisch-bulgarischen Donau — entweder stärkere Scheinwerfer gewählt, oder die vorhandenen Leuchtbojen vermehrt werden müssen. Jedenfalls ist durch Legung der früher erwähnten 42 Leuchtbojen an der unteren Donau, dann der Petroleumbeleuchtung auf der ungarischen Strecke, schließlich durch Verwendung von Scheinwerfern auf der oberen Donau und auf der Kataraktenstrecke auch heute dafür gesorgt, daß Nachtfahrten schon anstandslos durchgeführt werden können.

Den höheren Sichtigkeitsanforderungen entsprechend, wurden die derzeit besten Nachtgläser zwei Dampferkommandanten für Versuchszwecke übergeben und bewährten sich ausgezeichnet. Die Ausrüstung aller Eilschlepper mit solchen Nachtgläsern ist im Zuge. Des weiteren wird es wahrscheinlich gelingen, bei nicht allzu starkem Nebel, soferne das der Fahrrinne näherliegende Ufer sichtbar ist, durch Einführung des Kompasses das Fahren zu ermöglichen. Es kann sich selbstverständlich nur darum handeln, bei breiter Fahrrinne von einem Ufer zum anderen mit Kompaß überqueren zu können. Ist einmal das andere Ufer in Sicht, so kann die Fahrt ohne Kompaß fortgesetzt werden. Ohne Kompaß müßte bei Uferwechsel die Fahrt so lange unterbrochen werden, bis sich der Nebel vollkommen verzieht.

Nachstehend werden nun die bisher durch Einführung der Nachtfahrten erreichten Erfolge zahlenmäßig ausgewiesen. Wie aus der Zusammenstellung ersichtlich, steigen die Unterschiede zu Gunsten der nachtfahrenden Dampfer gegenüber den gewöhnlichen Schleppern mit Kürzerwerden der Tage und nehmen im Frühjahr und Sommer erklärlicherweise ab. Die auffallend hohen Unterschiede in den Wintermonaten sind dadurch zu erklären, daß tagsüber sehr häufig Nebel herrscht, während die Nächte nebelfrei sind. Die Überlegenheit der nachtfahrenden Schlepper tritt bei solchen Witterungsverhältnissen besonders auffallend hervor.

Auch muß bemerkt werden, daß Nachtfahrten bis zum Abschlusse der Berechnungen nur auf den Strecken mit geringem Gefälle — mittlere und untere Donau — ausgeführt, während für die Vergleichsrechnung Dampfer aller Strecken in Betracht gezogen wurden. Die tatsächliche Überlegenheit der auch nachts fahrenden Dampfer — Eilschlepper genannt — gegenüber den gewöhnlichen Dampfern dürfte sonach eine gewisse Verminderung erfahren, doch bleibt die Mehrleistung so groß, daß der volle Erfolg der Neueinführung verbürgt und die doppelte Leistungsfähigkeit gewährleistet ist.

Monat	Zahl der Eilschlepper	Leistung in *tkm*	Zahl der gewöhnlichen Schlepper	Leistung in *tkm*	vergleichsweise Mehrleistung der Eilschlepper
September 1917	226	83,471.334	84	192,571.187	38·06%
Oktober „	30	79,057.604	76	110,177.136	84·10 „
November „	28	68,216.524	80	86,340.268	133·25 „
Dezember „	17·5	57,442.916	85·5	47,577.138	537·97 „
Februar 1918	13	33,647.516	79	47,369.962	323·75 „
März „	21	86,855.924	82	109,159.581	219·57 „
Summe		408,691.818		593,195.272	
Durchschnitt .	22	68,115.303	81	98,865.878	222·78%

Wie aus Vorstehendem ersichtlich, hat ein Fünftel der Schlepper mehr als zwei Fünftel der Gesamtleistungen der letzten sechs Betriebsmonate vollbracht.

Der Gelderfolg der Mehrleistungen wird nachstehend dargestellt: durchschnittlich 81 gewöhnliche Schlepper haben in sechs Monaten insgesamt 593,195.272 *tkm*, ein gewöhnlicher Schlepper in derselben Zeit 7,323.398 *tkm* geleistet. Demnach hätten die durchschnittlich in Verwendung gestandenen Eilschlepper bei Ausschaltung der Nachtfahrten 161,114.756 *tkm* geleistet. Die Leistung der Eilschlepper ist aber infolge der Nachtfahrten 408,691.218, das ist 247,671.062 *tkm* mehr als es bei gewöhnlichen Fahrten der Fall gewesen wäre.

Die Roheinnahme von 3 h für 1 *tkm* zu Grunde gelegt, ergibt eine Mehreinnahme von K 7,427.310 auf Grund der Mehrleistung der Eilschlepper.

Dagegen zahlte die k. u. k. Heeresverwaltung für Mehrfahrstunden an die Schiffahrtsgesellschaften an Mietgebühren und an die Schiffsbemannungen an Geldbelohnungen rund 1 Mill. Kronen, das ist nicht ganz ein Siebentel der Mehreinnahme aus, so daß ein Reingewinn von 6·5 Mill. Kronen als reiner Geldgewinn der Nachtfahrten bezeichnet werden kann.

Da die Mietgebühren der Schiffahrtsgesellschaften sämtliche Personal-, Betriebs-, Tilgungs- und sonstigen Ausgaben mitinbegreiffen, kann festgestellt werden, daß den mit den Nachtfahrten verbundenen Mehrausgaben die sechseinhalbfache Mehreinnahme gegenübersteht, wobei keinerlei Kapitalserhöhung notwendig war.

Unerwartet gering sind die durch den Eilschlepperdienst verursachten Schiffsschäden. Der Mehrleistung entsprechend, sollten die Schiffsschäden der Eilschlepper und der in ihrem Anhange befindlichen Schleppe um 222% höhere sein, als bei den gewöhnlichen Schleppen. Die nachfolgende Zusammenstellung erbringt aber den Beweis, daß die Schiffsschäden vergleichsweise sehr bedeutend abgenommen haben. Verluste von Fahrzeugen kamen im Zusammenhang mit den Eilschlepp-dienst überhaupt nicht vor.

Monat	Verhältnis der Eilschlepper, Zahl zum gesamten Schlepperstand	Verhältnis der durch Eilschlepper verursachten Schiffsschäden gegenüber der Gesamtzahl von vorgekommenen Schiffsschäden
September 1917	23·6%	21·7%
Oktober „	28·3 „	53·8 „
November „	25·9 „	37·2 „
Dezember „	16 „	9·6 „
Februar 1918	14·1 „	13·1 „
März „	20·3 „	38·6 „
Durchschnitt .	21·5%	29·0%

Digitized by Google

In den der Berechnung zugrunde gelegten Monaten waren Eilschleppe mit Scheinwerfern noch nicht ständig ausgerüstet, nur einzelne Versuche fanden statt. Nunmehr werden vor allen 23 über Dynamomaschinen verfügende Dampfer, nach diesen die übrigen mit Scheinwerfern ausgerüstet. Ob bei Dampfern ohne Dynamomaschine Speisebatterien Verwendung finden oder aber Dynamomaschinen eingebaut werden sollen, hängt von den im Zuge befindlichen Versuchen ab.

Die bisherigen Erfolge sind ausschließlich dem ganz ausgezeichneten Geist der militärischen Schiffahrtsstellen und der Schiffsbemannungen und dem einträchtigen Zusammenwirken aller beteiligten militärischen und zivilen Behörden zu verdanken.

Dabei bin ich mir natürlich vollkommen bewußt, daß die bisherigen Arbeiten die Spuren des Tastens, der Eile und noch mangelnder Erfahrung aufweisen und sowohl die Verwendungsart der Scheinwerfer als auch die Fahrrinnenbezeichnung im Anfangstande sich befinden. Doch scheint es mir, daß die Lebensfähigkeit des Gedankens nunmehr unanzweifelbar erwiesen ist, daß die schwersten Widerstände bereits überwunden sind und die Wettbewerbfähigkeit des Donauweges gegenüber dem Seewege als gesichert bezeichnet werden kann.

Wien, im Mai 1918.

Korvettenkapitän von Döbrentei.

VERSCHIEDENES.

Eisenbahnbeirat. Der Beirat hat folgende Kundgebung erlassen, die im Amtsblatt des Staatsamtes für Verkehrswesen veröffentlicht wurde:

„An die Eisenbahner Deutschösterreichs!

Am 13. November 1918 hielt der neuerrichtete Eisenbahnbeirat seine erste Sitzung ab. Der Beirat besteht aus den Staatsräten Dr. Wilhelm Ellenbogen, Otto Kroy und Michael Schoiswohl, ferner aus dem Staatssekretär für Verkehrswesen und den Obmännern (Vorsitzenden) folgender Bedienstetenverbände:

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein — Deutschösterreichischer Eisenbahnbeamten-Verein — Kondukteurverein — Lokomotivführerverein — Österreichischer Bahnmeisterverein — Reichsbund deutscher Eisenbahner Österreichs — Reichsverband christlicher Eisenbahner Österreichs — Verkehrsbund.

An den Beratungen nehmen die Fachreferenten des Staatsamtes für Verkehrswesen teil.

Dem Beirate werden alle allgemeinen Personalverfügungen vor ihrer Hinausgabe zur Beschlußfassung vorgelegt. Auch richtet der Beirat ein geregeltes Beschwerdeverfahren durch Aufstellung von Beschwerdekommissionen bei den Direktionen ein. Durch den Beirat ist somit dem Personal die Mitarbeit in allen Personalangelegenheiten gesichert.

Der Beirat begrüßte in seiner ersten Sitzung herzlichst das gesamte deutsche Personal der deutschösterreichischen Eisenbahnen und erklärte, keine Mühe zu scheuen, um den opferwilligen Eisenbahnern jene soziale Stellung zu verschaffen, die ihnen nach ihrem harten und opferschweren Dienste zukommt."

Wien, Reichsrat, am 13. November 1918.

Kroy
Vorsitzender.

Dr. Ellenbogen. Schoiswohl.

Der Staatssekretär für Verkehrswesen:
Jukel.

Die Organisationsobmänner:
Brandl, Ertl, Haider, Richter, Schwab, Smeykal, Teifer, Tögel.

Organisation der Eisenbahnen in Böhmen, Mähren und Schlesien. Für die deutschösterreichischen Staatsbahnen in Böhmen wurde eine Staatsbahndirektion in Teplitz errichtet, der die in den geschlossenen deutschen Siedlungsgebieten Böhmens gelegenen Linien der früheren k. k. Staatsbahnen unterstellt sein werden und die den staatlichen Betrieb der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und des B-Netzes der Buschtehrader Eisenbahn führen wird, während der übrige Teil der Buschtehrader Eisenbahn in den Betrieb der tschechoslowakischen Republik übernommen worden ist*). Zur Verwaltung der deutschösterreichischen Staatsbahnen im Sudetenland wurde eine Staatsbahndirektion in Jägerndorf errichtet.

Für alle Eisenbahnen auf dem Gebiete der tschechoslowakischen Republik wurde eine Generaldirektion in Prag errichtet. Die bisherigen Staatsbahndirektionen Prag und Pilsen sowie die Direktion für die Böhmische Nordbahn in Prag bleiben zunächst für den alten Bereich aufrecht. Die in „Mähren" und „Schlesien" gelegenen Strecken der bisherigen Nordbahndirektion sind der Staatsbahndirektion Olmütz zugeteilt worden, die ihre früheren Strecken behält, soweit sie nicht als Bahnen im Sudetenland der deutschösterreichischen Staatsbahndirektion Jägerndorf unterstehen. Die in „Böhmen" und „Mähren" gelegenen Strecken der gewesenen Nordwestbahndirektion sind dem Betriebsinspektorate der N. W. B. in Prag, die Strecken der gewesenen Direktion für die Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft dem Betriebsinspektorate in Brünn zugewiesen worden.

Änderung des Eisenbahn-Betriebsreglements in Ungarn. Mit Erlaß des ungarischen Handelsministeriums Nr. 105.075 15-1918 wurde § 81 E. B. R. für den Bereich der ungarischen Bahnen wie folgt geändert:

1. § 81, Abs. (1) erhält folgende Fassung:

„(1) Ist der Empfänger des Gutes nicht zu ermitteln, verweigert er die Annahme oder ergibt sich ein anderes Ablieferungshindernis, so hat die Bestimmungsstation unverzüglich den Absender durch die Versandstation von der Ursache des Hindernisses zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen [vergl. auch § 73, Abs. (6)], jedoch nur in dem Falle, wenn das Gut in der Bestimmungsstation auf den Lagerplätzen der Bahn sicher eingelagert werden kann; anderenfalls kann die Bahn das Gut ohne vorherige Verständigung des Absenders und des Empfängers sofort verkaufen [siehe Abs. (4) dieses Paragraphen]."

2. § 81, Abs. (4) erhält folgende Fassung:

„(4) die Eisenbahn ist ferner berechtigt:

a) Güter, die nicht abgeliefert werden können, wenn sie schnellem Verderben unterliegen oder nach den örtlichen Verhältnissen weder einem Spediteur übergeben, noch eingelagert werden können, oder deren weitere Lagerung nach Ermessen der Bahn Betriebsstörungen verursachen würde, sofort,

b) Güter, die nicht abgeliefert werden können und die vom Absender nicht zurückgenommen werden, vier Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit, wenn aber ihr Wert durch längeres Lagern unverhältnismäßig vermindert würde oder wenn die Lagerkosten in keinem Verhältnisse zum Wert des Gutes stehen würden, schon früher ohne Förmlichkeiten bestmöglich zu verkaufen. Von dem bevorstehenden Verkaufe sind der Absender und der Empfänger zu verständigen, es sei denn, daß dies untunlich ist. Im Falle der auf Grund des Punktes *a*) dieses Absatzes vorzunehmenden Veräußerung kann von dieser Verständigung abgesehen werden. Die Eisen-

*) Die Tschechen erkennen allerdings diese Direktion nicht an, und sind gewaltsam gegen sie eingeschritten, so daß sie inzwischen nach Tetschen verlegt werden mußte.

Digitized by Google

bahn kann, wenn sie den Verkauf selbst vornimmt, außer den baren Auslagen eine im Tarife festzusetzende Gebühr erheben."

Die obigen zeitweiligen Abänderungen traten am 17. November 1918 in Kraft.

BUCHANZEIGEN.

Zur Entwelschung. Von Eduard Engel, dem Verfasser der „Deutschen Stilkunst" und von „Sprich Deutsch!" erscheint unter dem Titel „Entwelschung, Verdeutschungswörterbuch für Amt, Haus, Schule, Leben" (Leipzig, Hesse & Becker Verlag, Preis Mk. 3), ein neues Verdeutschungsbuch. Es ist nicht zweifelhaft, daß sich dieses völlig neue, höchst eigentümliche Fremd- und Verdeutschungswörterbuch im Fluge den Platz vor allen andern Büchern seiner Gattung erobern wird. Es ist insofern das vollständigste Verdeutschungswörterbuch, als es die tatsächlich in wissenschaftlichen Werken, Zeitungen, Reden häufig vorkommenden Fremdwörter und fremdsprachlichen Redensarten enthält und nur die eigentlichen Fachwörter der Sonderwissenschaften ausscheidet. Sodann bietet Engel sehr willkommene geschichtliche Angaben über das erste Eindringen der meistgebrauchten Fremdwörter in den allgemeinen Sprachgebrauch. Was aber den Hauptwert dieses neuen Buches ausmacht, ist der große Reichtum an brauchbaren Verdeutschungen. Die Fälle, in denen Engel nur eine Verdeutschung für ein Fremdwort angibt, sind Ausnahmen; sehr oft geht die Zahl der von ihm gebotenen deutschen Ausdrücke in die Dutzende, so daß der Zweck des Buches, die Entwelschung Deutschlands zu bewirken, erreicht werden kann, wenn der gute Wille der Schreibenden und Sprechenden ihm entgegenkommt. Engel schöpft nicht nur aus der sogenannten Papiersprache, sondern aus allen Quellen der lebendigen deutschen Menschenrede, aus der Umgangssprache, den Mundarten, den Fachsprachen, Standessprachen, z. B. dem Schützengrabendeutsch, besonders auch aus der Sprache unserer Dichter größten und Schriftsteller. Er bietet daher eine geradezu staunenswerte Fülle des deutschen Sprachschatzes, der an die Stelle der dürftigen Fremdwörterei treten kann und soll. Für jeden, der fortan reines Deutsch sprechen und schreiben will, wird Engels „Entwelschung", ein vollkommen unentbehrliches, täglich zu benutzendes Hilfsbuch bilden. Es ist ein ebenso wissenschaftlich hervorragendes wie dauernd nutzbringendes Werk. Um dem Leser einen Begriff von dem Reichtum und der Brauchbarkeit der Engelschen „Entwelschung" zu geben, setzen wir als Probe des Inhaltes das Wort „Düpieren" her:

düpieren (erst Ende 18. J., nicht bei Lessing): täuschen, vor∾, betrügen, hintergehen, hineinlegen, narren, zum Narren halten, ∾ Narren machen, ∾ besten haben, prellen, foppen, anführen, nas∾, irre∾, am Narrenseil ∾, hinters Licht ∾, äffen, dummachen, etwas vormachen, ∾gaukeln, beschwindeln, übers Ohr hauen, im Trüben fischen, betimpeln, über Löffel barbieren, übertölpeln, ∾vorteilen, meiern, lackmeiern, x für u machen, überlisten, betören, einseifen, ∾wickeln, leimen, auf den Leim locken, ködern, Schindluder (Bauernfang) treiben (spielen), falsches (doppeltes) Spiel treiben, aufbinden, weismachen, in den April schicken, blauen Dunst vormachen, beschupsen, zudecken, berücken, ins Garn locken, umgarnen, anschmieren, Streich spielen, Schabernack ∾, Sand in die Augen streuen, etwas aufbinden, ködern, kirren, kirre machen, ein Bein stellen, Grube graben, Schnippchen schlagen, Wippchen vormachen, Seil um die Hörner werfen, Binde um die Augen, zum besten haben, beschummeln, hochnehmen, bemogeln, Bären aufbinden, aufsitzen lassen, Nase drehen, verraten und verkaufen, aufs Eis (Glatteis) führen, Fallen legen (beide Nathan 3, 4), über den Kübel lüpfen (sch), beschnellen (Bürger), bebaumölen (Thüringen). Aber was sind diese paar dürftigen, nur deutschen Ausdrücke gegen das unvergleichliche düpieren!

Das Verkehrswesen nach dem Kriege. Von Dr. Viktor Krakauer, Staatsbahnrat a. D. in Wien. Heft 34/35 der „Flugschriften für Österreich-Ungarns Erwachen". Verlag Ed. Strache, Wien I., Elisabethstraße 3 und Warnsdorf 1918.

In leicht faßlicher Form werden in dem vorliegenden Hefte eine große Reihe von Fragen des Nachrichten-, Bahn-, Kraftwagen- und Schiffahrtsverkehrs behandelt, die nach dem Kriege besondere Wichtigkeit erlangen werden und die daher schon jetzt studiert und wenn möglich, gelöst werden sollen. Auffällig ist im Rahmen der „Flugschriften" die ablehnende Haltung gegen die österreichisch-deutsche Annäherung. Beachtenswert sind die, freilich nicht ganz neuen Einwendungen gegen die Erbauung der österreichischen Schiffahrtskanäle, die darin gipfeln, daß durch den drei- oder viergleisigen Ausbau der Nordbahnlinien eine wesentlich höhere Leistungsfähigkeit zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrs erzielt werden könne als durch den geplanten Donau-Oder-Kanal, dessen Kosten sich durch die allgemeine Preissteigerung ganz wesentlich höher stellen werden, als bei der Planung angenommen wurde. Der unglückliche Ausgang des Kriege hat allerdings die meisten der behandelten Fragen und Pläne für Deutschösterreich gegenstandslos gemacht.

Der Maximalkontrolleur bei der Seeversicherung. Von R. Küllinek. Berlin 1918. Verlag Karl Heymann.

Unter Maximalkontrolle versteht man in der Seeversicherung die Feststellung jenes Höchstbetrages der von je einer Seeversicherungsgesellschaft satzungs- oder erfahrungsgemäß zu übernehmenden Versicherungsgefahr. Das Büchlein führt den Leser zunächst in die Grundbegriffe der Seeversicherung ein und schildert dann die Tätigkeit des Maximalkontrolleurs vielfach an einleuchtenden Beispielen. Der zweite Teil bespricht den Versicherungsvertrag und seine Bedingungen in leicht faßlicher Weise und hinreichender Vollständigkeit, so daß die Absicht des Verfassers, Anfänger in den Sinn und die Bedeutung ihrer Tätigkeit einzuführen, gewiß erreicht ist.

Diesem Hefte liegt das Inhaltsverzeichnis samt Titelblatt für den XLI. Jahrgang bei.

SÜDBAHNHOTEL
SEMMERING
1000 m SEEHÖHE
DAS GANZE JAHR GEÖFFNET.

Digitized by Google

Deutschösterreichische Staatsanleihe

Steuerfreie 4% kündbare Schatzscheine

97 K für je 100 K Nennwert, wenn der ganze Zeichnungspreis **bar bezahlt** wird.

99 K für je 100 K Nennwert, wenn der vierte Teil des gezeichneten Betrages **mit Oesterreichischer Kriegsanleihe** und der Rest **bar bezahlt** wird.

Belehnungsbegünstigungen bei der Oesterreichisch-ungarischen Bank und bei der Kriegsdarlehenskasse und besondere **Gebührenbefreiungen. Die Schatzscheine werden bei einer eventuellen einmaligen Vermögenssteuer bis zu einem Viertel der Steuerschuldigkeit zum Preis von 97 K für je 100 K Nennwert in Zahlung genommen.**

Zeichnungen beim Postsparkassen-Amt, bei den Postämtern, Steuerämtern, Staatskassen, sämtlichen Banken, Sparkassen, Kreditgenossenschaften, Versicherungsgesellschaften und Privatbankiers.

Zeichnungsfrist vom 2. bis 18. Dezember 1918

Digitized by Google

ÖSTERREICHISCHE

EISENBAHN-ZEITUNG

ZEITSCHRIFT DES KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTSBEAMTEN.

ZEITUNGS-AUSSCHUSS:

OBMANN:

DR. KARL HAULER
OBERSTAATSBAHNRAT.

FRIEDRICH VON CSATARY
HOFRAT, GENERALDIREKTOR DER ERSTEN PRIV. DONAU-DAMPFSCHIFFAHRTS-GESELLSCHAFT.

ING. BRUNO RITTER VON ENDERES
SEKTIONSCHEF.

JOSEF FLEISCHNER
INSPEKTOR.

DR. FRANZ HILSCHER
REGIERUNGSRAT.

ADALBERT MERTA VON MÄHRENTREU
INSPEKTOR.

DR. ALFRED NEUMANN
GENERALSEKRETÄR DER ERSTEN PRIV. DONAU-DAMPF-SCHIFFAHRTS-GESELLSCHAFT.

ING. EDUARD SCHEICHL
MINISTERIALRAT.

ING. MAXIMILIAN TAUSSIG
OBERINSPEKTOR.

DR. EMIL WEINBERG
STAATSBAHNRAT.

FÜR DIE SCHRIFTLEITUNG VERANTWORTLICH:

DR. FRANZ HILSCHER.

XLII. JAHRGANG.

WIEN 1919.

HERAUSGEGEBEN UND VERLEGT VOM KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTSBEAMTEN.

DRUCK VON R. SPIES & Co.

Digitized by Google

Digitized by Google

INHALTS-VERZEICHNIS.

Die nach der Titelangabe stehenden Zahlen bedeuten die Seitenanzahl dieses Bandes.

I. Abhandlungen.

Brennerbahn, Altes und Neues von der. Von Dr. Rud. Sanzin. 61, 71, 81.
Einschreiten des Klubs zur Verbesserung der Lage der Pensionisten. 32.
Ferngüterzugverkehr. Von V. G. Bosshardt. 101, 109.
Freie europäische Straße. Von Ing. J. Schwarzl. 11.
Friedensvertrag von St. Germain-en-Laye. Der Wortlaut des Vertrages betreffend das Verkehrswesen. 89.
Neuordnung des Staatseisenbahnrates. Vom Eisenbahnminister a. D. Dr. Heinrich Ritter v. Wittek. 33.
Pragmatisierung der Staatsbahnbediensteten, Zur Frage der. Von Dr. Oskar Vetter, Vizesekretär. 21.
Schneebergbahn bei Wien. Von Dr. Emil Weinberg. 112.
Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. Von Dr. Heinrich Ritter v. Wittek. 3, 15.
Signal- und Zugsicherungsanlagen des Hauensteinbasistunnels. Von Dr. L. Kohlfürst. 83.
Stetigkeit oder Beweglichkeit der Gütertarife. Von Sigmund Rösler, Linz. 43.
Tarifbestimmungen, Neue, über das Verladen und Ausladen. Von Dr. Emil Riesenfeld. 114.
Vereinheitlichung der deutschen u. deutschösterreichischen Tarife. Von Sigmund Rösler, Linz. 40.
Wirtschaftliche Tätigkeit der Staatsbahndirektion Linz während des Krieges. Von Dr. Wilhelm Kowarz. 52.
Zukunft des österreichischen Verkehrswesens. Von Dr. Wilhelm Kowarz. 1.

II. Vorträge.

Die Wiederherstellung unseres Eisenbahnverkehrs. Von Exz. Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, Eisenbahnminister i. R. 24.
Die Kohlenversorgung Deutschösterreichs in Gegenwart und Zukunft. Von Kommerzialrat Oskar Berl. 26.

III. Kleinere Abhandlungen.

Belastungsprobe, Die stärkste, unserer Eisenbahnen. 43.
Beziehungen Deutschlands zu Deutschösterreich, Die wirtschaftlichen. 97.
Deutschland und Deutschösterreich im zukünftigen Welthandel. Von Sigmund Rösler. 104.
Ruhestandbegünstigungen. 98.
Welterbestand und Wiederaufbau unserer Wirtschaft. 74.
Zusammenbruch der direkten Eisenbahntarife. 44.

IV. Strombahnen.

Elektrisierung der preußischen Staatsbahnen. 85.
Meterspurige Personen- und Güterzuglokomotiven. Bauart 1-D-1 der Rhätischen Bahnen. 85.

V. Technische Rundschau.

Dampflastzüge im Stadtverkehr. 5.
Lebensdauer der Eisenbahnfahrzeuge. 45.
Puch-Triebwerkfeldbahnen. 36.
Universal-Stehbolzendrehbank. 5.

VI. Schiffahrt.

Dampfschiffahrtsgesellschaft, tschechoslowakische. 105.
Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, Die Flotte der. 105.
Französischen Rheinschiffahrtsgesellschaft, Gründung einer. 106.
Österreichs Zerfall und die Kanalpläne. 5.
Schiffahrtsabteilung, Die Aufgaben der deutschen. 75.

VII. Verschiedenes.

Abgeordnetenversammlung des „Schweizerischen Vereines abstinenter Eisenbahner". 57.
Abrechnungstelle des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen. 87.
Achtstundentag bei der Eisenbahn. 7.
Änderung des Eisenbahnbetriebsreglements. 106.
Arbeitszeit bei den Verkehrsanstalten der Schweiz. 57.
Auflassung der Staatsbahndirektionen Jägerndorf und Teplitz. 106.
Aufnahmebedingungen, Begünstigte, für Eisenbahnbeamte und deren Angehörige im Rudolfinerhause in Wien. 64.
Ausbau der Westbahn als Massengüterbahn. 46.
Ausgestaltung der tschecho-slowakischen Eisenbahnen. 47.
Bahnbauplan Lamprechtshausen—Braunau. 65.
Betriebsergebnisse der Eisenbahn Wien-Aspang 1917. 19.
— der Schneebergbahn 1917. 19.
— der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn 1917. 20.
— der Buschtehrader Eisenbahn 1917. 45.
Bewilligung zu Vorarbeiten. 66.
Eisenbahn Lemberg—Belzec—Tomaszow. 76.
Eisenbahnen der Erde. 116.
Eisenbahnen, die Schweizerischen, in den Jahren 1918 und 1917. 118.
Eisenbahnen der Vereinigten Staaten unter Staatsaufsicht. 76.
Eisenbahnstatistisches aus Russisch-Polen. 8.
Elektrifizierungsamt der deutschösterreichischen Staatsbahnen. 17, 29.
Erweiterung des Wirkungskreises des Staatsamtes für Verkehrswesen. 64.
Fahrbegünstigungen für Familienangehörige deutschösterreichischer Staatsangestellter. 86.
Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten. 17, 28, 45, 106.
Gütertarife der österreichischen Staatsbahnen und der Südbahn, Erhöhung der. 107.
Güterverkehr mit Italien. 78.
Güterverkehr nach Triest. 65.
Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtenverkehr, Kündigung des. 18.
Kohlfürst, L., Ehrendoktor. 6.
Kommerzielle Direktion der Südbahn. 6.
Kurkostenbeiträge beim Beamtenverein. 28.
Länge der österreichischen Staatsbahnen. 106.
Länge der dem internationalen Übereinkommen über den Frachtenverkehr unterstehenden Eisenbahnen. 56.
Lebensmittelversorgung der Eisenbahner. 17.
Leistungen der preußischen Eisenbahnwerkstätten. 58.
Lokomotive 9000. 107.
Luft- und Motorbootsgesellschaft. 107.
Luftverkehr. 107.
Maßnahmen der preußischen Eisenbahnverwaltung. 18.
Neuordnung der deutschösterreichischen Staatsbahnen. 56.
Nutzbremsung, Elektrische, von Lokomotiven. 107.
Organisation der Staatsbahnen in Böhmen Mähren und Schlesien. 76.
Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. 28, 45, 56, 64, 75, 86, 106, 116.
Schweizerbahnen während des Krieges. 56.
Staatsbahndirektion Wien Nordost. 75.
Staatsbahnen, Die sächsischen, 1917. 117.
Staatsbeamtenspital, Eröffnung. 56.
Staatsbeamtenspital vom Goldenen Kreuze in Wien. 100.
Staatseisenbahnrates, Bestellung eines vorläufigen. 29.
Tarifloser Zustand mit Deutschland. 36.
Tarifvertrag für die Privateisenbahnen. 76.
Unterbindung des durchgehenden Verkehrs durch den südslawischen Staat. 29.
Urania, Wiener Volksbildungshaus. 46.
Vereinbarungen zwischen der Staatsregierung und dem Vertrauensmännerausschuße der deutschösterreichischen Eisenbahner. 46.
Vergesellschaftung der amerikanischen Eisenbahnen. 37.
Verkehr und Einnahmen der deutschösterreichischen Eisenbahnen. 7, 18, 37.
Verkehrsrat, Deutschösterreichischer. 6.
Verkehrsrates, Deutschösterreichischen, Gründung des. 46.
Verkehrseinstellungen auf den nordwestböhmischen Bahnen. 7.

Digitized by Google

Verkehrsrechtliche Bedingungen für den Verkehr zwischen den tschechoslowakischen und italienischen Eisenbahnen. 106.
Wirkungskreis des d.-ö. Staatsamtes für Verkehrswesen. 86.
Zugzusammensetzung in Deutschland. 37.
Zuschuß, Einmaliger, für die Staatsbahnbediensteten des Ruhestandes. 65.

VIII. Buchbesprechungen.

Amtskalender, Niederösterreichisch. 1919. 20.
Anteilnahme Österreichs an der Entwicklung des Verkehrswesens. Von Alfred Birk. 100.
Artarias Eisenbahnkarte in Neuausgabe für 1919. 177.
Belgische Lokomotiven. 87.
Bergstadt, Die. Herausgegeben von Paul Keller. 66.
Deutschösterreich, Freytags Karte von. 66.
Europäische Krieg und der Weltkrieg. 48.
Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Von Dr. F. Eger. 8, 88.
Freytags Gesamtplan von Wien. 88.
— Karte der Wiener Grenzberge von Hütteldorf bis Klosterneuburg. 107.
Geschäftsvormerkblätter für 1919.
Gleichstrommaschine, Die. Von Max Schanzer. 58.
Gleiskrümmungen, Tafelbuch für. Von Ing. Karl Müller. 8.
Kursbuch, Waldheims. 88.
Politische und Sprachenkarten. Verlag Artaria. 58.
Seehafenpolitik, Die, der deutschen Eisenbahnen und die Rohftoffversorgung. Von Dr. E. Beckerath. 3.
Staat und Volkswirtschaft. Von Reg. Rat Dr. Grunzl. 20.
Technisches Schaffen in Österreich. Von A. Birk. 100.
Verkehrsfragen abseits der bestehenden Hauptbahnlinien. Von Ing. Kurzel-Runtscheiner. 88.
Verkehrsprobleme, Deutschösterreichische. 38.
Zukunftsbesoldung der Angestellten. Von Ferdinand Ertl. 66.
Zukunft der direkten Eisenbahntarife und ihre Abrechnung. Von Dr. H. Roeder und Dr. René Weltsch. 78.

IX. Verfasser.

Berl Oskar, Kommerzialrat. Die Kohlenversorgung Deutschösterreichs in Gegenwart und Zukunft. 26.
Bosshardt V. G., Reg.-Rat. Der Ferngüterzugverkehr. 101, 109.
Hilscher, Dr. Franz, Reg.-Rat. Buchbesprechung. 20, 38, 88.
Kohlfürst, Dr. L., Oberingenieur. Die Signal- und Zugsicherungsanlagen des Hauenstein-Basistunnels. 83.
Kowarz Dr. Wilhelm. Die Zukunft des Deutschösterreichischen Verkehrswesens. 1.
— Die wirtschaftliche Tätigkeit der Staatsbahndirektion Linz während des Krieges. 52.
Riesenfeld, Dr. Emil. Neue Bestimmungen über das Verladen und Ausladen. 114.
Rösler Sigmund, Linz. Zur Vereinheitlichung der deutschen und deutschösterreichischen Tarife. 40.
— Stetigkeit oder Beweglichkeit der Tarife. 43.
— Deutschland und Deutschösterreich im zukünftigen Welthandel. 104.
Sanzin, Dr Rudolf. Altes und Neues von der Brennerbahn. 61, 71. 81.
— Buchbesprechung. 87.
Schwarzl, Ing. J. Freie europäische Straße. 11.
Stockert Leop. Reg.-Rat. Buchbesprechung. 58
Vetter, Dr. Oskar, Vizesekretär im Staatsamte für Verkehrswesen. Zur Frage der Pragmatisierung der Staatsbahnbediensteten. 21.
Weinberg, Dr. Emil. Die Schneebergbahn bei Wien. 112.
Wittek, Dr. Heinrich Ritter von. Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. 4, 15.
— Die Wiederherstellung unseres Eisenbahnverkehrs. 24.
— Zur Neuordnung des Staateisenbahnrates. 33.

X. Klubnachrichten.

Begünstigungen. 59, 79, 88, 100.
Bericht über die Klubversammlung am 3. Dezember 1918. 9.
— über die Klubversammlung am 18. Februar 1919. 29.
— über die Klubversammlung am 25. Februar 1919. 38.
— über die Klubversammlung am 11. März 1919. 48.
— über die Klubversammlung am 18. März 1919. 48.
— über die Klubversammlung am 8. April 1919. 49.
— über die Klubversammlung am 1. April 1919. 58.
— über die Klubversammlung am 15. April 1919. 59.
— über die Klubversammlung am 29. April 1919. 68.
— über die Klubversammlung am 23. und 30. April 1919. 68.
— über die Klubversammlung am 6. und 12. Mai 1919. 68.
— über die Klubversammlung am 11. November 1919. 119.
Wechselrede über den Vortrag des Obersten Meister. 68.
Wechsel in der Führung der Sekretariatsgeschäfte. 120.
Bezug von Stammsitzen für Burg- und Operntheater. 39, 49.
Ergänzungen von Komitees. 10.
Niederschrift über die 22. Hauptversammlung. 67.
Veränderungen im Mitgliederstande. 10, 66.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 1. Wien, den 1. Jänner 1919. XLII. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 40 Heller.

INHALT: Die Zukunft des deutschösterreichischen Verkehrswesen. (Anregungen und Gedanken von Dr. Wilhelm Kowarz.) — Die Seehafenpolitik der Deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. — Technische Rundschau. Dampfastzüge im Stadtverkehr. Universal-Stehbolzendrehbank. Ersatzstoffe für den Eisenbahnbetrieb im Kriege. — Schiffahrt. Österreichs Zerfall und die Kanalpläne. — Verschiedenes. L. Kohlfürst Ehrendoktor. Deutschösterreicher Verkehrsrat. Wechsel in der Leitung der kommerziellen Direktion der Südbahn. Der Achtstundentag bei der Eisenbahn. Die Verkehrseinstellungen auf den nordwestböhmischen Bahnen. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1918. Eisenbahnstatistisches aus Russisch-Polen. — Buchanzeigen. Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Tafelbuch für Gleiskrümmungen. Die Berechnung der Biegungs- und Torsionsfedern. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Erscheinen und Titel der Zeitschrift.

Zufolge der sprunghaft vorschreitenden Teuerung der Herstellungskosten (vom 1. Jänner 1919 an neuerlich um 40 v. H.) kann die Zeitschrift bis auf weiteres nur einmal monatlich, am 1. jedes Monates, erscheinen.

Der den neuen staatlichen Verhältnissen nicht mehr entsprechende Titel muß bis zur Beschlußfassung durch die Hauptversammlung des Klubs unverändert beibehalten werden.

Der Zeitungsausschuß.

Die Zukunft des deutschösterreichischen Verkehrswesen*)

(Anregungen und Gedanken von Dr. Wilhelm Kowarz.)

Der traurige Ausgang des Krieges hat im Verkehrswesen Österreichs einen gänzlichen Umschwung hervorgerufen. Das Gerippe des Eisenbahnnetzes, als ein Ganzes gedacht und gebildet, wurde durch die zufällige Grenze der Sprache zertrümmert und hilflos ragen die Reste der einzelnen Strecken an die Grenze des eingeengten deutschösterreichischen Staates. Wie sich die Zukunft dieses Verkehrswesens hinsichtlich der direkten Tarife, der direkten Züge und Fahrpläne entwickeln wird, soll heute nur insofern gestreift werden, als wir der Ansicht Ausdruck geben, daß eine gedeihliche Entwicklung in dem neuen Staat nur dann Platz greifen kann, wenn der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen nach wie vor seine Tätigkeit in allen Gebieten des gewesenen Reiches Österreich-Ungarn entfalten kann und wenn ihm auch die neugebildeten Staaten beitreten, mag er dann auch einen neuen Namen erhalten.

Eine viel näher gelegene und wichtigere Frage ist gegenwärtig die Neugestaltung der Verwaltung des Verkehrswesens in Deutschösterreich. Wenn man nur auf die tatsächlichen Ergebnisse der bisherigen Entwicklung Rücksicht nimmt und Deutschböhmen und Sudetenland vorläufig außer Betracht läßt, so verbleiben in den übrigen Ländern Deutschösterreichs etwa 6153 km Eisenbahnen, von denen ungefähr 60% doppelgleisig sind. Da die gesamte Länge des k. k. Staatsbetriebsnetzes 19.471 km betrug, so verbleiben in Deutschösterreich rund ein Dritteil der früheren Staatsbahnen, wenn man noch überdies annimmt, daß die Teilstrecken der Südbahn (1265 km) gleichfalls verstaatlicht und daher in die neue Verwaltung der Staatsbahnen aufgenommen werden.

Es wäre nun nichts natürlicher, als daß man daraus den vollberechtigten Schluß zöge, es müsse auch die Verwaltung der verbleibenden Staatsbahnen durch den Dritteil der Behörden und Angestellten und mit dem Dritteil der bisherigen Kosten bestritten werden können. So einfach stellt sich nun aber keineswegs die Lösung dar. Zunächst einmal darf nicht übersehen werden, daß Deutschösterreich nicht nur der unglückselige Erbe des Namens, sondern auch der Erbe aller Zentralstellen des gewesenen Reiches wurde. Wiewohl dies immer bestritten wurde, zeigt sich dennoch, daß die Mehrzahl der Beamten dieser Zentralstellen Deutsche waren und infolgedessen im deutschösterreichischen Staate zu verbleiben gedenken. Wien hat nun einmal die eigenartige Anziehungskraft, daß es nicht nur die dort geborenen, sondern die meisten, die eine Zeit lang den Zauber der Großstadt genossen, mit magnetischer Kraft festhält und daß die wenigsten sich mit dem Gedanken vertraut machen können, diese liebgewonnene Stätte zu verlassen.

Auch läßt sich nicht leugnen, daß es von großer Bedeutung, von großem Einfluß und infolgedessen von hervorragendem Anreiz begleitet ist, in einer machtvollen Zentrale zu dienen, anstatt irgendwo hinaus in die Provinz zu gehen und draußen vielleicht einen bedeutend anstrengenderen, aber durchaus nicht so einträglichen und machtvollen Posten zu bekleiden. Tausend Fäden der Macht, der Unterhaltung, der geistigen Anregung, der liebgewonnenen Gewohnheit verbinden diese Bediensteten der Zentralstellen mit dem Boden Wiens und es bedarf einer sehr starken Hand, diese Fäden zu zerreißen. Alle diese Umstände zusammengenommen erklären es, daß, wenn die Neuordnung der Verwaltung aller Staatszweige von Wien aus erfolgt, mit einer Belassung der bisherigen Zentralstellen (Ministerien) in dem bisherigen Umfange*) gerechnet werden müsse.

*) Vgl. den Aufsatz „Die Folgen des Krieges auf das Eisenbahnwesen“ in Heft 7 vom 1. April 1818 dieser Zeitschrift.

*) Dieser Ansicht müssen wir entschieden widersprechen, da nach unserer Kenntnis der Absichten bei den maßgebenden Stellen des Staatsrates und der Staatsämter das Gegenteil wahrscheinlicher ist. Bemerk. d. Schriftltg.

Digitized by Google

Nun könnte man einwenden, daß dies doch mit Rücksicht auf die Verkleinerung des Reiches unmöglich sei; wir aber antworten darauf: „Wo ein Wille, da ein Weg". Wenn man nämlich diesen an örtlicher Ausdehnung kleiner gewordenen Zentralstellen den Hauptteil der Geschäfte, die bisher durch die Provinzbehörden besorgt wurden, zuweist, so schafft man Beschäftigung für diese Zentralstellen auf Kosten der Provinzstellen und hat das gewünschte Ziel erreicht. Daß das freilich zur Förderung der Verwaltung als solcher nicht führen würde, ist fraglos. Alle Länder und alle Landeshauptstädte und sonstigen größeren Provinzstädte müssen sich gegen eine derartige Lösung mit aller Macht auflehnen, weil hiedurch große Provinzstellen (Staatsbahn-, Post- und Finanzdirektion) aufgelöst würden und hiedurch die Länder und Städte zu unabsehbarem Schaden kämen. Aber auch sachlich wäre eine derartige Lösung der Neuverwaltung auf das schärfste zu bekämpfen und müßte unbedingt zum gänzlichen Versagen der Verwaltung führen.

Mit der Neuordnung der Verwaltung haben sich schon längere Zeit berufene und unberufene Kreise viel zu viel befaßt; wir erinnern nur an die von Deutschland ausgehende, starke Wogen schlagende Bewegung über „den kaufmännischen Geist in der Verwaltung". Wenn man den Gedankengang der damaligen Verhandlungen in Erinnerung bringt, so erscholl dieser Ruf nach Neuordnung der Verwaltung ausschließlich deshalb, weil man die staatliche Verwaltung für zu schleppend und umständlich erachtete und rasche, sofort eingreifende, mit endgültiger Entscheidungskraft ausgestattete örtliche Verwaltung verlangte. Diese Forderungen könnten schon aus natürlichen Gründen nicht befriedigt werden, wenn alle Angelegenheiten, von den in Wien befindlichen Behörden entschieden werden müßten, weil ja Wien in Deutschösterreich vollkommen exzentrisch liegt, im äußersten Osten vorgeschoben ist und eigentlich, wenn man die Sache ehrlich beurteilt, von den Bedürfnissen und Wünschen der Provinzbevölkerung keine Kenntnis hat. Die Zentralstellen haben alle Angelegenheiten des Reiches nur durch die Wiener Brille gesehen und daher oftmals Anordnungen getroffen, die im geraden Widerspruch zu den Wünschen der Provinzbevölkerung standen.

Gerade im Gegenteil zur bisherigen Entwicklung verlangen daher die Vertreter der Provinz eine weitgehende Dezentralisierung aller Verwaltungszweige und insbesondere im Verkehrswesen. Eine Zusammenfassung soll nur insoferne stattfinden, als das gesamte Eisenbahn-, Post- und Schiffahrtswesen einer Zentralstelle, dem Staatsamte für Verkehrswesen zuzuweisen wäre. Post und Eisenbahn gehören seit jeher zusammen und es hat keinem der beiden Verwaltungszweige zum Wohle gereicht, daß sie verschiedenen Ministerien angehörten. Es wird sich der Verkehr viel glatter und viel erfolgreicher abspielen, wenn diese Verwaltungszweige zusammengefaßt werden. Dazu kommt, daß dem Kraftwagenverkehre in der Zukunft eine große, hervorragende Bedeutung zufallen wird, weil sich der kleine Staat Deutschösterreich den kostspieligen Luxus von Lokalbahnen kaum leisten können wird. Überall aber, wo ein Personen- und Frachtverkehr ein billiges Beförderungsmittel rechtfertigt, wird mit Erfolg der Kraftwagenverkehr einsetzen können. Da sich die Schiffahrt Deutschösterreichs auf die Donau beschränkt, so ist es selbstverständlich, daß diesen kleinen Zweig der Verwaltung das Staatsamt für Verkehrswesen ganz leicht wird übernehmen können.

Der oberste Grundsatz bei der Neuordnung muß unbedingt die Scheidung der Aufsicht und der Politik von der Verwaltung sein. Der Vorstand des Staatsamtes für Verkehrswesen ist Politiker und muß daher für die Führung der wirklichen Verwaltung mindestens einen, wenn nicht zwei Unterstaatssekretäre haben, von denen der eine die Beziehungen zum Auslande und die Angelegenheiten des internationalen Verkehres, der zweite die Leitung der Verwaltung des inneren Verkehres zu besorgen hätte. Der Staatssekretär für Verkehrswesen wird als Politiker dem Wandel der Zeitauffassung zum Opfer fallen, die führenden Verwaltungsbeamten (Unterstaatssekretäre) müssen dagegen die dauernden Grundpfeiler des großen Verwaltungsgebäudes bleiben.

Es war schon bisher eine ganz eigenartig verkünstelte Konstruktion, das Eisenbahnministerium als oberste Verwaltungsbehörde anzuerkennen, ihm die Generalinspektion als Eisenbahnpolizei unterzuordnen und gleichzeitig diese Generalinspektion die Aufsicht über den vom Eisenbahnministerium geführten Betrieb zuzuweisen.

Daß die Eisenbahnbaudirektion, die ohnedies bisher nur ein Schattenleben führte, keine Daseinsberechtigung mehr hat, braucht nicht betont zu werden, weil die jedenfalls nicht bedeutenden Eisenbahnbauten in den nächsten Jahren leicht durch das Staatsamt für Verkehrswesen und die Staatsbahndirektionen durchgeführt werden können.

Von Zentralbehörden wäre nur das Hauptwagenamt beizubehalten und für den Einnahmenkontrolldienst eine neue Zentrale zu schaffen. Eine Zentrale für die Arbeitsverteilung der Staatsbahnwerkstätten wurde von uns bereits wiederholt empfohlen.

Sonst aber wären gerade die Staatsbahndirektionen mit weitgehenden und großen Machtbefugnissen auszustatten, so daß die örtliche Selbständigkeit dieser Behörden, deren Netz tunlichst 1200 km nicht übersteigen sollte, möglichst ausgebildet und gehoben wird.

Sowie die Staatsbahndirektionen ihren Wirkungskreis bedeutend erweitern und hiedurch ihre Tätigkeit möglichst verselbständigen sollen, müssen auch die den Staatsbahndirektionen untergeordneten Dienststellen gleichfalls mit größeren Machtbefugnissen ausgestattet werden, als dies bisher der Fall war.

Ein wichtiger und nicht hoch genug zu veranschlagender Grundsatz bei der Neuordnung der Verwaltung ist die vollkommene Loslösung der einzelnen Verwaltungszweige vom Einflusse des Staatsamtes für Finanzwesen. Die unglückselige Überaufsicht des Finanzministeriums über alle übrigen Fachministerien hat die gedeihliche Entwicklung des Verkehrswesens in Österreich so ungemein geschädigt, daß mit diesem veralteten Grundsatz unter allen Umständen gebrochen werden muß.

Die von der Reichsvertretung bewilligten Kredite sind zwar vom Finanzministerium zu überwachen, werden aber sofort dem betreffenden Fachstaatsamt zugewiesen, das über sie bedingungslos verfügen kann, ohne dem Staatsamt für Finanzen irgend welche Rechenschaft über die Verwendung und Tätigkeit schuldig zu sein. Je selbständiger und freier das Staatsamt für Verkehrswesen und die Staatsbahndirektionen in finanzieller Beziehung gestellt werden, desto segensreichere Tätigkeit können sie entfalten. Die Bremse fachfremder Finanzbehörden ist insbesondere mit der freien Entwicklung des Verkehrswesens schlechtweg unvereinbar.

Wir haben bereits wiederholt darauf hingewiesen, daß im modernen Staate und insbesondere im Staatsbetriebe kein Platz mehr sein kann für die kostspielige Haftpflicht der Eisenbahnen für alle Schäden im Personen- und Frachtverkehre. Der ungeheure Aufschwung des Verkehrswesens hat mit der Ansicht, jede Reise und jede Aufgabe von Fracht sei ein gefährliches Unternehmen, gründlich aufgeräumt; die Verstaatlichung des Verkehrswesens bürgt dafür, daß alle Vorkehrungen zur sicheren, ehrlichen und glatten Abwicklung

Digitized by Google

des Verkehres getroffen werden und es geht daher nicht an, daß sich einzelne, die zufällig im Verkehrswesen Schaden leiden, auf Kosten aller Steuerträger bereichern. Der Staat wird Vorkehrungen schaffen müssen, die die Haftpflicht der Eisenbahnen für die Beschädigung und Tötung von Personen, für den Verlust, die Minderung und Beschädigung von Frachten übernehmen und die in der Form abgeschlossen werden können, daß bei Lösung der Fahrkarte, bei Aufgabe des Frachtgutes ein geringer Zuschlag für die Versicherung eingehoben wird. Die Zahlung der Prämie wird bei Frachtgütern durch Lösung von Marken, im Personenverkehr durch Lösung von besonderen Versicherungskarten erfolgen und ihre Höhe kann durch den Reisenden oder Frachtaufgeber bis zu einer bestimmten Grenze selbst festgestellt werden, indem er einfach die erforderliche Anzahl von Marken oder Karten, die zum Beispiel für je 1000 K Versicherung abgegeben werden, löst. Hiedurch würden der Staatsbahnverwaltung Millionen von Kronen jährlich erspart und die Betriebsergebnisse bedeutend günstiger gestaltet werden.

Wenn man schließlich, worauf die allgemeine Forderung abzielt, die einzelnen leitenden Beamten mit voller Verantwortlichkeit, aber auch mit voller Selbständigkeit ausrüstet, dann dürfte einem raschen und ersprießlichen Geschäftsgange der Weg gebahnt sein.

Wenn wir zusammenfassend schließen, so können wir sagen, daß nur die Oberaufsicht und die Sorge um die Einheitlichkeit im Betriebe durch eine leitende Zentralstelle besorgt werden soll, während der ganze Außenverkehr ausschließlich durch die Landesstellen zu besorgen wäre. Die Staatsbahndirektionen wären mit weitgehender Selbständigkeit, aber auch mit voller Verantwortung auszustatten, was allein der sachlichen Abwicklung des Geschäftsganges entspräche.

Ein Teil der Verwaltung muß gekürzt werden, entweder die Zentrale oder die Direktionen. Die bisherige Erfahrung in allen deutschen Verwaltungsgebieten hat bereits über die Frage zugunsten der Dezentralisierung entschieden und es ginge nicht an, aus persönlichen Gründen die Sache selbst Schaden leiden zu lassen.

Die Seehafenpolitik der Deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung*).

Mit dem vorliegenden Buche, das einen ungemein lehrreichen Einblick in eines der schwierigsten und meist verwickelten Probleme der deutschen Verkehrspolitik gewährt und auf einer Fülle statistischen und eisenbahntarifarischen Materials aufgebaut ist, hat der als namhafter volkswirtschaftlicher Forscher und gründlicher Kenner des Eisenbahnwesens zur Behandlung des Gegenstandes vorzugsweise berufene Verfasser den Werdegang dargestellt, den die Entwicklung der Tarifmaßnahmen der deutschen Eisenbahnen auf diesem Gebiete genommen hat und dabei die Richtlinien aufgezeigt, die in Hinsicht derselben für die Zukunft im Auge zu behalten wären. Wie weitreichend das besprochene Gebiet ist, ergibt sich aus einem Überblick des Stoffes, der nebst einer tariftechnischen Einführung in vier Kapiteln die Rohstoffversorgung, den Rohstoffhandel und die Einfuhrhäfen, sodann die Seehafentarife, den Kampf um das Seehafengebiet und die allgemeine Ausgestaltung des Seehafentarifsystems, weiters den Bremer Baumwollmarkt und die Baumwolltarife, endlich den Ausbau der Seehafentarife im Rahmen der allgemeinen Verkehrspolitik umfaßt.

*) Von Dr. Erwin v. Beckerath, Privatdozenten an der Universität Leipzig. Berlin 1918, Julius Springer. 281 S.

Allbekannt ist die im Eingange des 1. Kapitels eingehend besprochene Abhängigkeit des Deutschen Reiches in seiner Versorgung mit Rohstoffen*) vom Auslande. Diese Abhängigkeit, die sich im Weltkriege besonders fühlbar machte und nur durch das bewundernswerte Zusammenwirken der deutschen Wissenschaft und Industrie in Absicht auf die Schaffung und Verwendung von Ersatzstoffen, die Wiederverwertung von Altmaterial, kurz mittels Einführung einer eigenen Kriegstechnik einigermaßen ausgeglichen werden konnte, beruht teils im Angewiesensein auf fremde Rohstofferzeugungsgebiete, teils auf dem gleichartigen Verhältnisse zu fremden Märkten oder fremden Einfuhrhäfen. Der statistischen Erfassung der aus dem Auslande bezogenen Rohstoffe ist besonderes Augenmerk zugewendet. An der Spitze der Warengattungen und Einfuhrwerte im Jahre 1913 stehen die Rohstoffe: Baumwolle (roh) mit 607·1 Mill. Mark, Schafwolle (roh) mit 412·7 Mill. Mark, Kupfer (roh) mit 335·3 Mill. Mark, Rinds- und Büffelhäute mit 321·7 Mill. Mark, Felle zu Pelzwerk mit 187·8 Mill. Mark, Kautschuk, Guttapercha, Balata mit 146·8 Mill. Mark. Ihnen reihen sich mit 94·7 Mill. Mark und 94 Mill. Mark an Kalbfelle und Jute (roh) nebst Jutewerg sowie eine größere Anzahl sonstiger Rohstoffe für die mannigfachsten industriellen und gewerblichen Verarbeitungszwecke, darunter mit namhaften Posten Erdöl (gereinigt), Zinn und Bruchzinn, Flachs, Schmieröle (mineralische), Harze, Zinn- und Bleierze, Rohbenzin, Hanf, Gerbrinde u. a. m. Die vier vorhin erstgenannten Rohstoffe vertraten im Jahre 1913 eine Einfuhrwertsumme von 1676·8 Mill. Mark = 15·6% des Gesamtwertes der deutschen Einfuhr. Hievon entfiel ein Anteil von 1207·8 Mill. Mark = 75·06% des Einfuhrwertes der bezeichneten vier Rohstoffe auf Bezüge von den Vereinigten Staaten (Baumwolle und Kupfer) und von dem englischen Kolonialreiche angehörigen Gebieten (Wolle, Baumwolle, Häute). Auch von den sonstigen überseeischen Einfuhrgütern (Kautschuk, Rohjute, hochwertige Erze und Harze) stammten überwiegende Anteile aus den englischen Kolonien (Indien, Australien, Südafrika), desgleichen von den nicht unter den Rohstoffen begriffenen Nahrungsmitteln Reis zu $^3/_4$ aus Indien, wogegen die Getreideeinfuhr in wechselnden Mengen hauptsächlich aus Rußland, den Vereinigten Staaten, Argentinien und Kanada herkam. London und Liverpool behaupteten als Rohstoffmärkte verschiedener Warengruppen vor dem Kriege den ersten Platz. Neben ihnen spielte Antwerpen für Wolle und Kautschuk eine Rolle. Allen drei Plätzen verschafften die dort üblichen Versteigerungen, den beiden englischen außerdem die Kapitalsbeteiligung an der überseeischen Rohstofferzeugung eine überragende Bedeutung, die besonders im Konsignationsgeschäfte (Verkauf der vom überseeischen Erzeuger unverkauft an das europäische Kommissionshaus gesendeten und von diesem bevorschußten Waren für Rechnung des Absenders) zur Geltung kam. Allerdings war schon längere Zeit vor dem Kriege die effektive Warenabhängigkeit des deutschen Verbrauchs vom Londoner Markte infolge des unmittelbaren Bezuges in der neuen Form des freihändigen Lieferungs-(cif-) Geschäftes**) im Schwinden begriffen. Die Loslösung vom Londoner Markte stand im Zusammenhang mit der Rohstoffmarktbildung in den deutschen Nordseehäfen, zuerst in Bremen für Tabak, dann für Baumwolle, dort und in Hamburg für Reis, in letzterem Hafenplatze auch besonders für Häute und Kaffee. Die belgisch-niederländischen Häfen Antwerpen und Rotterdam kommen wegen ihrer geographischen Lage an

*) Darunter sind hier stoffliche Produktivgüter im Gegensatz zu den unmittelbar dem Verzehr dienenden verstanden.

**) cif = cost (erste Kosten einschließlich Einschiffungsspesen), insurance (Versicherung), freight (Fracht), weil die Preisanstellung diese 3 Elemente umfaßt.

Digitized by Google

oder nahe den Mündungen des Rheins für den Verbrauch West- und Süddeutschlands in Betracht. Sie überwogen im Jahre 1913 in der Einfuhr jene über die deutschen Häfen in Erzen, Lein- und Ölsamen, Hafer, Weizen und Roggen zum Teil sehr beträchtlich und kamen ihr in Petroleum und anderen Mineralölen sehr nahe. Hiezu half in Antwerpen die der Linienschiffahrt angegliederte Tramprederei, in Rotterdam die in Aufschwung begriffene nationale Schiffahrt. Als ungemein wichtige Tatsache wird festgestellt, daß die Frachten von den Rohstofferzeugungsgebieten nach den nordwestlichen Häfen des europäischen Festlandes durchgängig gleich hoch sind. Die Entfernung spielt im Seeverkehr eine viel geringere Rolle als im Schienenverkehr, dies kommt auch in dem „Optionszuschlag" für überseeische Waren zum Ausdruck, deren Zielhafen bei der Abfahrt noch nicht feststeht, der aber nur als Entgelt für die bei der Verfrachtung entstehende Mehrarbeit erhoben wird. Anziehend geschildert werden die auf die Bildung der Frachtpreise einwirkenden Umstände; die Tramprederei stellt diesfalls den freien Markt dar, der in höherem Maße als die gebundene Linienreederei dem Gesetze von Angebot und Nachfrage unterliegt. Die Umschlagskosten bieten in den verschiedenen Häfen ein Bild großer Mannigfaltigkeit. In dem bekannten Satze, daß für die Blüte eines Hafens dessen Hinterlandlage von entscheidender Bedeutung ist, spricht sich die Tatsache aus, daß bei der geringen Verschiedenheit der Vorkosten für Einfuhrrohstoffe den binnenländischen Beförderungskosten die ausschlaggebende Rolle zufällt, wogegen bei der hauptsächlich aus Fabrikaten bestehenden Ausfuhr noch andere wichtige Ursachen für die Wahl des Beförderungsweges mitspielen.

Hier setzt nun in der Darstellung der Eisenbahntarif mit seinen gegenüber der normalen Tarifbildung als künstliche Entfernungsverkürzung wirkenden Frachtermäßigungen ein. Die Frachtlage wird für das Südwestdeutschland umfassende kilometrische Vorzugsgebiet Rotterdams und Antwerpens gegenüber den deutschen Nordseehäfen durch das Dazwischentreten der Rheinschiffahrt noch weiters verschoben. Dieser Teil Deutschlands, mittelbar auch Bayern bildet vornehmlich das Objekt der deutschen Seehafentarifpolitik und wird tariftechnisch mit einem, wie uns scheint, nicht ganz glücklich gewählten Ausdruck, der dem Wortverstande nach etwas ganz anderes bedeutet, als das deutsche Seehafengebiet bezeichnet (S. 64). An der Einfuhrversorgung des — wie es wenig später (S. 65) richtig heißt — strittigen Seehafengebietes ist neben den belgisch-holländischen Häfen und dem ihren Wirkungsbereich bis in das südliche Bayern und die angrenzenden österreichischen Gebietsteile ausdehnenden Mannheimer Umschlage auch der große österreichische Adriahafen Triest beteiligt. Die statistisch dargestellten starken Entfernungskürzungen, die dieser Hafen gegenüber Hamburg und Bremen im Verhältnis zu Südbayern durch die Eröffnung der Tauernbahn erlangt hat, haben die Entfernungsgleichheit zwischen Triest und Bremen, die früher ungefähr zwischen München und Augsburg lag, heute überall bis zur Donau vorgerückt und den Vorsprung des österreichischen Hafens südlich der Donau überall verschärft. Westlich von Ulm ist er durch die Gotthardbahn und Genua eingeschränkt. In Böhmen und Mähren liegt die Entfernungsgleichheit zwischen Triest und Hamburg ungefähr auf einer Linie, die von Tabor über Iglau, dann südlich von Troppau an der schlesisch-österreichischen Grenze entlang führt. Demgemäß nimmt unser Verfasser die übrigen vier Fünftel von Böhmen und ganz Österreichisch-Schlesien als zum kilometrischen Vorzugsgebiete Hamburgs gehörig in Anspruch und können hiezu nach seiner Ansicht durch die Elbe und das anschließende System der sehr billigen Elbe- und Moldauumschlagstarife auch Mähren und Niederösterreich gerechnet werden. Der von Triest aus in die vorerwähnten Gebiete unternommene Vorstoß wird neben dem Ausbaue der neuen Alpenbahnen auf die großen Verstaatlichungen von 1906 und 1908 zurückgeführt, so daß auf tarifpolitischem Wege nach der Verstaatlichung das böhmisch-mährische Industrierevier in höherem Grade als zuvor zu einem Wettbewerbsgebiete zwischen Nordsee und Adria wurde.

Das 2. Kapitel des Buches schildert die Entwicklung der Seehafentarife, den Kampf um das Seehafengebiet und die allgemeine Ausgestaltung des Seehafentarifsystems. Die tarifarischen Begünstigungen des Seehafenverkehrs reichen noch in die Privatbahnzeit zurück. Sie äußerten sich in dem Wettbewerb zwischen der Köln-Mindener und der Rheinischen Bahngesellschaft, von denen die erstere zur Heranziehung des Rotterdamer Durchgangsverkehrs im Jahre 1856 eine Art von Interessengemeinschaft mit der Niederländischen Rheineisenbahn einging und die letztere sich anfangs ausschließlich dem Antwerpener Verkehr widmete, im Jahre 1862 aber mit der Niederländischen Eisenbahn einen tarifarischen Meistbegünstigungsvertrag abschloß, der seine Spitze sowohl gegen die Rheinschiffahrt als gegen die Köln-Mindener Bahn richtete.

Der Wettbewerb der beiden Bahnen artete in eine zügellose Preisunterbietung aus, in deren Verlaufe die Übernahmefrachten in Rotterdam, Köln und Amsterdam börsenmäßig gehandelt wurden. Der Köln-Mindener Bahn ermöglichte der Ausbau ihrer Linie Wanne-Bremen-Hamburg, die deutschen Nordseehäfen in ihren Interessenkreis heranzuziehen, was 1875 zuerst für dahin bestimmte Kohle durch einen ermäßigten Sonderzugtarif und demnächst durch einen Importtarif für die wichtigeren Einfuhrgüter geschah. Die Verstaatlichung brachte zunächst nur den Vorteil der Frachtbildung nach einheitlichen Grundsätzen und der übersichtlichen Zusammenfassung der bis dahin in den Verbänden zersplitterten Seehafenbegünstigungen. Entscheidend war dagegen der Übergang Deutschlands vom Freihandel zum Schutzzoll für den Ausbau des Seehafentarifsystems, das durch Förderung der Einfuhr überseeischer Rohstoffe und systematische Ausbau der Ausfuhrtarife für heimische Fabrikate in den Dienst der neuen Handelspolitik trat. Der Verfasser zeigt nun den Zusammenhang zwischen Zoll- und Tarifpolitik, wie er an zahlreichen Stellen des deutsch-preußischen Gütertarifsystems zum Ausdruck gelangt (Einreihung der Ausfuhrgüter in niedrigere Klassen des Normaltarifs, viele Spezialtarife, Verpackungsbeschränkung, „Exportklassifikation des Normaltarifs", ferner Tarifbildung im Levante- und Ostafrika-Ausfuhrverkehr, wobei die Frachtanteile der Eisenbahnen, die Zwischenspesen in Hamburg und Bremen sowie die Seefrachtanteile in einer Summe enthalten sind, dann die Seehafeneinfuhrtarife oder Seehafentarife im strengen Sinne, gleich einigen Seeausfuhrtarifen im deutschen Eisenbahngütertarif durch ein S gekennzeichnet. Ermäßigte Seeausfuhrtarife bestehen für Kohle, Briketts und Koks, Eisen und Stahlerzeugnisse aller Art, Eisenvitriol, Hohlglas, Draht-, Tafel- und Spiegelglas, Spielwaren, Porzellanwaren, Steingut, Textilwaren, Metallwaren, Parfümeriewaren, Seifen, Erzeugnisse der Farbenindustrie, Tonplatten, Stein- und Siedesalz, Bier, Spiritus, Stärke und Stärkefabrikate, Zucker, Holz, Holzstoff und Zellulose, Holzschachteln, Getreide. Eine Ergänzung des Systems bildet der Ausfuhrstückguttarif mit direkten Kurswagen nach den Seeplätzen. Mangels des Moments der differenziellen Einfuhrbegünstigung gehören nicht zu den eigentlichen Seehafentarifen die Fischtarife sowie gewisse der Industrie der Hafenstädte dienende Einfuhrtarife (für Palmöl u. a. m.). In der Warenliste der S-Tarife überwiegen die zollfreien und solche Güter, denen kein inländisches Produktionsinteresse gegenübersteht. Zuweilen kommt die Förderung der Seehäfen mit dem Verbrauchsinteresse in Widerstreit, wie an

Digitized by Google

Beispielen (Hafer, Mais, Ölsaaten, Bananen) gezeigt wird, wo dann spezielle Tarifmaßnahmen ausgleichend Abhilfe bringen. Der Petroleumtarif und Bremens beherrschende Stellung in der Erdöleinfuhr gehören infolge der Ablenkung des Verkehrs durch Tankschiffe auf die Binnenwasserstraßen und der Vertrustung der deutschen Einfuhrhändler (Standard Oil Trusts) der Vergangenheit an. Nach Erörterung der den Ausnahmetarifen zur Erreichung ihres volkswirtschaftlichen Zweckes beigefügten Anwendungsbedingungen (Gewichts-, Aufuhr- und Abfuhrklausel, per mare-Klausel und deren bahnseitige Überwachung, Quantitätsnachweis beim Getreideausfuhrtarif) bespricht der Verfasser die Wettbewerbstarife im engeren Sinne, die nicht bloß einzelne Stationen oder Plätze, sondern das ganze deutsche Seehafengebiet bezüglich möglichst sämtlicher Konsum- und der räumlich zerstreuten Produktivgüter transportmäßig an die deutschen Seehäfen angliedern sollen. Die technische Ausgestaltung dieser Tarife war sehr schwierig. Bei der Tarifbildung war auf die bestandenen Emden-Oberhausener und die Ochtruper Sätze mit kombiniertem Tarifschema sowie auf das Transitbareme der belgischen Bahnen, einen 1883 auch von den Niederlanden für die Strecke Rotterdam-Venlo übernommenen Staffeltarif mit Verwischung der Wertklassifikation wie auch — durch Anwendung auf 5 t-Sendungen — des Unterschiedes zwischen Stückgut und Wagenladungsfracht zurückzugreifen und wurde dessen Wirkung zuungunsten der norddeutschen Seehäfen durch die als Ausnahmetarife mit besonderen Ermäßigungen gebildeten Seehafentarife - Wettbewerbstarife im engeren Sinne - - auszugleichen getrachtet. Die Niederlande suchten sich durch veröffentlichte Rückvergütungen zu helfen, die an die Aufgabe bestimmter Jahresmengen gebunden sind und ursprünglich auf die Bekämpfung der Rheinschiffahrt abzielten. Bayerns Eisenbahntarifpolitik war durch die geographische Lage, die wirtschaftlichen Beziehungen zu Österreich-Ungarn und dessen Hinterländern sowie durch den Donauumschlagsverkehr im Sinne einer mehr passiven Haltung gegenüber den verschiedenen Einfuhrwegen beeinflußt. Gleichwohl wurde den deutschen Häfen positive Unterstützung gewährt und erfolgte erst in der letzten Zeit vor dem Kriege eine stärkere Einstellung der bayerischen Frachtpolitik auf den Rhein- und Mainumschlagsverkehr. Sie dürfte sich in Zukunft nach Ausführung der Kanal- und Kanalisierungsprojekte noch verstärken. (Schluß folgt.)

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Dampflastzüge im Stadtverkehr. Die „B. P. N." schreiben: Über die günstigen Ergebnisse der Verwendung vom Dampflastzügen im Stadtverkehr berichtet die Transportzentrale des Oberkommandos in den Marken auf Grund ihrer mehrmonatigen Erfahrungen wie folgt: Nach einem Probedienst von einigen Wochen in Berlin wurde von den Aufsichtsbehörden die förmliche Genehmigung zum Betriebe eines Dampflastzuges zunächst auf die Dauer eines Jahres erteilt unter der Bedingung, daß bestimmte, nicht genügend tragfähige Brücken von dem Befahren ausgeschlossen sind, und daß zur möglichsten Verhütung von Rauch- und Rußbelästigung nur mit Koks gefeuert werden darf.

Der Dampflastzug besteht aus einer Lokomobile und mehreren Anhängern. Die Zugmaschine hat ein Betriebsgewicht von rund 9000 *kg* auf 24 *PS* Zugkraft. Die Maschine zieht auf Steigungen bis 1 : 40 drei Anhänger mit einer Gesamtlast von 22.500 *kg* und einer Nutzlast von 15.000 *kg* Durchschnittlich werden am Tage etwa 45 *t* befördert. Dazu werden rund 450 *kg* Koks, etwa ein Liter Maschinen- und Zylinderöl und geringe Mengen von Petroleum und Staufferfett verbraucht.

Die Erfahrungen sind recht günstig gewesen. Beschwerden sind nicht erhoben worden oder erschienen bei richtiger Würdigung aller Verhältnisse nicht begründet.. Nachdem der erste Dampflastzug sich, selbst bei starkem Straßenverkehr, in Berlin bewährt hatte, sind noch zwei solche Züge in Betrieb genommen worden; wegen Anschaffung von weiteren schweben Verhandlungen. Regelmäßig werden in Berlin die schweren Rollen von Zeitungsdruckpapier mit dem Lastzug befördert. In der Umzugszeit sind auch große Möbelwagen, die von Pferden kaum noch zu bewegen waren, durch die Dampfmaschine fortgeschafft worden. Auch in anderen Städten werden solche Lastzüge, namentlich im Winter bei Eis und Schnee, recht wertvolle Dienste leisten. Zur Benutzung werden vielfach diejenigen Lokomobilen geeignet sein, die sonst bei Dampfpflügen tätig sind. Auf Wunsch gibt die Transportzentrale des Oberkommandos in den Marken, Berlin W., Schöneberger Ufer 16, nähere Auskunft.

Universal-Stehbolzendrehbank. Durch eine sinnreiche Verbindung der Dreh- und Gewindeschneidwerkzeuge ist es mit dieser von den Mammutwerken in Nürnberg erzeugten neuen Maschine möglich, die Gewinde an beiden Stehbolzenköpfen gleichzeitig zu schneiden, einerlei, ob die Köpfe gleichen oder verschiedenen Durchmesser aufweisen. Es ist allgemein bekannt, daß Stehbolzen mit Köpfen gleichen Durchmessers den großen Nachteil haben, das Loch in der Feuerbüchswand zwar genau auszufüllen, während sie in der gegenüberliegenden Kesselwand nicht dichtsitzen. Dieser Übelstand rührt daher, daß es nicht möglich ist, mit Hilfe der zum Schneiden der Stehbolzenlöcher gewöhnlich verwendeten tragbaren Bohrmaschinen ohne Benutzung einer Bohrerführung zwei hintereinanderliegende Löcher mit genau gleichem Durchmesser herzustellen. Nun wird zwar durch das Vernieten der Stehbolzenden eine meistens die Wasserdruckprobe aushaltende Abdichtung erzielt, jedoch vergeht in der Regel nach Indienststellung der Lokomotive nur eine kurze Zeit, bis die Bolzen durch die Erschütterungen und die Dehnung undicht werden und der Kessel zu „lecken" beginnt.

Der Zweck der neuen Maschine ist daher, Stehbolzen herzustellen, die in beiden Wänden stramm sitzen und dadurch ein dauerndes Dichthalten des Kessels gewährleisten.

Außerdem ermöglicht die neue Maschine die Herstellung von Stehbolzen in einem bisher noch nicht erreichtem Genauigkeitsgrade aus Kupfer- und Eisenstangen. Mit Rücksicht auf die durch die Kupferbeschlagnahme gegebene Notwendigkeit, die Stehbolzen aus Eisen anzufertigen, erscheint diese Eigenschaft der Maschine unter den heutigen Verhältnissen besonders wichtig. Eine genaue Beschreibung der Maschine ist auf dem Lesetische unseres Clubs aufgelegt.

Ersatzstoffe für den Eisenbahnbetrieb im Kriege. Die Absperrung vom Weltmarkte hat auch den Bahnbetrieb zur ausgiebigen Benutzung von Ersatzmitteln gezwungen. So werden beispielsweise Feuerbüchsen von Lokomotivkesseln, die bisher fast ausschließlich aus Kupfer angefertigt wurden, aus Flußeisen erzeugt. Viele Bestandteile des Laufwerkes, der Hilfsmaschinen, der Brems-, Heiz- und Beleuchtungseinrichtungen an Lokomotiven, Tendern und Wagen, die früher ans Bronze oder Messing bestanden, werden jetzt aus Eisen hergestellt. Eiserne Aufschrifttafeln, Türklinken und Beschläge ersetzen die bisher aus Bronze oder Messing angefertigten. Da auch mit Zinn sparsam vorgegangen werden muß, verwendet man bei der Herstellung der Lagerschalen statt der bisher üblichen Zinnlegierung nur Zink und Blei, ohne daß dadurch die Sicherheit des Betriebes, für die die

Digitized by Google

Beschaffenheit der Achslager von grundlegender Bedeutung ist, auch nur im geringsten gefährdet wäre. Durch derartige Maßnahmen wurde nicht nur der unentbehrliche Metallbedarf der Staatsbahnen gedeckt, sondern es konnten auch große Kupfermengen der Heeresverwaltung zur Verfügung gestellt werden. Der Gebrauch und die Zusammensetzung von Schmiermitteln haben eine äußerordentliche Veränderung erfahren. Unter anderm war es notwendig, die Temperatur des überhitzten Dampfes bei Heißdampflokomotiven herabzusetzen, weil Öle mit einem genügend hohen Entflammungspunkte nicht mehr zu beschaffen sind. Kautschuk bildete bisher den einzigen brauchbaren Stoff für die meisten Kupplungen (der Bremse und der Zugbeheizung) sowie für die verschiedenen Spritz- und Füllschläuche. Die in den Werkstätten der Staatsbahnen nach dem Verfahren von K e l l e r aus Papier hergestellten Schläuche bieten hiefür nunmehr teilweise Ersatz. Im Wagenbau wurden ausländische Hölzer durch einheimische ersetzt; wegen der geringen Länge des inländischen Hartholzes mußten gewisse Werkstücke aus Einzelteilen zusammengefügt werden. Die Kastengerippe der gedeckten Güterwagen werden nicht mehr aus Holz, sondern aus Eisen verfertigt; Die Untergestelle, Zug- und Stoßvorrichtungen werden verstärkt. Der Leinwandüberzug der Wagendächer, der nur unter Verwendung einwandfreier Deckfarben möglich ist, wurde durch sorgfältig verbundene Blechtafeln ersetzt. Auch die Beleuchtung der Personenwagen konnte nicht mehr in der bisherigen Weise erfolgen. Paraffinlampen boten vielfach einen allerdings nicht vollkommenen Ersatz für die hellen Gasflammen. Fast unbeeinflußt blieb die elektrische Wagenbeleuchtung, die sich durch ihre Unabhängigkeit von allen ortsfesten Anlagen bewährt hat, da für jeden Wagen der erforderliche Strom in einer mit der Radachse in Verbindung stehenden Dynamomaschine erzeugt oder einer mitgeführten, von dieser Maschine gespeisten Speicherbatterie entnommen wird. Für Leder, Textilwaren, Leinwandtapeten usw. werden vielfach minderwertige Ersatzstoffe, wie zum Beispiel Papiergewebe, verwendet, die durch entsprechende Anpassung an die Bedürfnisse des Wagenbaues immerhin gebrauchsfähig gemacht werden. Manche von den erwähnten Ersatzmitteln werden in späteren Friedensjahren wahrscheinlich wieder verschwinden, können aber während der Übergangswirtschaft gute Dienste leisten, indem sie die Einfuhr mancher Auslandsrohstoffe entbehrlich machen und so die Wiederherstellung unserer Währungsverhältnisse erleichtern. Zahlreiche Ersatzmittel haben dagegen bleibenden Wert. Ihre Herstellung wird zur besseren Ausnutzung inländischer Rohstoffe führen und in Anbetracht des bedeutenden Bedarfes der Eisenbahnen der heimischen Volkswirtschaft in hohem Maße zugute kommen. Z. d. Öst. Ing. u. Arch. Ver. Heft 35 aus 1918.

SCHIFFAHRT.

Österreichs Zerfall und die Kanalpläne. Der politische Zerfall der Donaumonarchie bedeutet einen schweren Schlag für die Donau—Oder—Elbe-Kanalpläne. Wenn die alte österreichische Regierung diesen Plänen auch bisher schwerfällig gegenüberstand, so hatte sie in den letzten Monaten doch bereits Anweisung gegeben, daß die Vorarbeiten für den Bau des Donau-Oder-Kanals beschleunigt und zum Abschluß gebracht werden sollten. Infolge der letzten politischen Ereignisse in Österreich und Ungarn sind diese Arbeiten jedoch eingestellt worden. Für absehbare Zeit ist auch nicht die geringste Aussicht vorhanden, daß sie wieder aufgenommen werden können.

VERSCHIEDENES.

L. Kohlfürst Ehrendoktor. Das Professorenkollegium der deutschen Technischen Hochschule in Prag hat mit Beschluß vom 29. Mai 1918, der unlängst verlautbart wurde, unseren hochgeschätzten, langjährigen Mitarbeiter Herrn Oberingenieur und Telegraphenchef der priv. Buschtherader Eisenbahn i. R. Ludwig K o h l f ü r s t zum Ehrendoktor der technischen Wissenschaften ernannt.

Wir beglückwünschen Herrn Dr. K o h l f ü r s t auf das wärmste zu seiner hohen wissenschaftlichen Auszeichnung und freuen uns der Tatsache, daß die berufene Vertretung der Wissenschaft einem so hochverdienten Mann der Praxis damit ihre Würdigung bezeugt hat.

Deutschösterreichischer Verkehrsrat. Über Anregung des Vereines „Communication" sind sogleich nach der Begründung des deutschösterreichischen Staates eine Reihe hervorragender Fachmänner des Verkehrswesens und Vertreter der angesehensten wirtschaftlichen Körperschaften schaften unter der Bezeichnung „Deutschösterreichischer Verkehrsrat" zusammengetreten, um zu allen Fragen des deutschösterreichischen Verkehrslebens vom Standpunkte der wirtschaftlichen Verkehrsinteressenten Stellung zu nehmen. Dieser Zusammenschluß soll sich jedoch nicht nur auf die Wiener Kreise beschränken, sondern ehestens durch Einbeziehung der Vertreter der deutschösterreichischen Handelskammern und anderer wirtschaftlicher Körperschaften außerhalb Wiens ausgestaltet werden. Der Deutschösterreichische Verkehrsrat betrachtet als seine nächstliegenden und wichtigsten Aufgaben die Unterstützung der deutschösterreichischen Regierung und die Wahrnehmung der wirtschaftlichen Interessen Deutschösterreichs bei der Auseinandersetzung zwischen den neugebildeten Staaten, insoweit diese die Verkehrsanstalten betrifft, die Anbahnung zwischenstaatlicher Vereinbarungen und die Mitwirkung bei der Neueinrichtung des deutschösterreichischen Verkehrswesens. Im Sinne eines Beschlusses der Vollversammlung hat eine Abordnung der Geschäftsleitung beim Staatssekretär für das Verkehrswesen J u k e l und dem Unterstaatssekretär v. E n d e r e s vorgesprochen und die Ziele des Verkehrsrates dargelegt, welche diese Gründung mit Genugtuung begrüßt und der Abordnung versichert haben, daß es in der Absicht des Staatsamtes liege, alle Interessentenkreise zur Mitwirkung bei der Neueinrichtung des deutschösterreichischen Verkehrswesens heranzuziehen. Der Deutschösterreichische Verkehrsrat, dessen Geschäftsführung vorläufig der Verein „Communication", I, Eschenbachgasse 11, besorgt, hat seine Tätigkeit bereits begonnen und wird das Ergebnis seiner ersten sachlichen Beratungen ehestens dem Staatsamt für das Verkehrswesen und der Öffentlichkeit übergeben.

Wechsel in der Leitung der kommerziellen Direktion der Südbahn. Der bisherige kommerzielle Direktor der Südbahn Herr Heinrich P r o c h ist nach mehr als vierzigjähriger Dienstzeit über eigenes, aus Gesundheitsrücksichten gestelltes Ansuchen in den Ruhestand versetzt worden, wobei ihm vom Verwaltungsrate der Südbahn-Gesellschaft für die durch eine so lange Reihe von Jahren geleisteten, ausgezeichneten Dienste die vollste Anerkennung und der wärmste Dank ausgesprochen wurde. Zugleich wurde er zum kommerziellen Konsulenten der Südbahn bestellt. Zum kommerziellen Direktor wurde der bisherige Stellvertreter des Direktors Proch, Zentralinspektor Herr Karl H ö c h s m a n n ernannt. Mit der Vertretung des kommerziellen Direktors wurde der [illegible] Herr I. P o e s c h k o betraut.

Digitized by Google

Der Achtstundentag bei der Eisenbahn. Die preußische Eisenbahnverwaltung hat überall den Achtstundenarbeitstag eingeführt. Im einzelnen sind dann folgende Bestimmungen getroffen worden:

In den Haupt- und Nebenwerkstätten sowie den übrigen fabrikartigen Betrieben der Eisenbahnverwaltung (Gasanstalten, Licht-, Kraft- und Schwellentränkungsanstalten) und für die Arbeiter der Reparaturwerkstätten in den Betriebswerkmeistereien sind die Schichten so zu bemessen, daß die reine Arbeitszeit 8 Stunden beträgt. Der Beginn und das Ende der Schichten sowie die Dauer und Verteilung der Arbeitspausen sind im Benehmen mit den Arbeiterausschüssen festzusetzen. Da, wo der Arbeitsbetrieb den ganzen Tag oder dauernd Tag und Nacht aufrecht erhalten werden muß, werden zusammenhängende Schichten anzuordnen sein. Im übrigen wird es von den Wünschen der Arbeiterschaft abhängig gemacht werden können, ob die achtstündige Arbeitszeit auf eine Vormittags- und eine Nachmittagsschicht zu verteilen ist. Mit Rücksicht auf die starke Belastung der Haupt- und Nebenwerkstätten ist dahin zu streben, den Arbeitsausfall durch Einführung doppelter Arbeitsschichten auszugleichen. Voraussetzung hiefür ist das Vorhandensein einer ausreichenden Belegschaft in den einzelnen Werkstattsabteilungen. In solchen Fällen wird — unter Vermeidung unwirtschaftlicher Nachtschichten — in einer Frühschicht und einer Spätschicht zu arbeiten sein. Jene würde etwa um 6 Uhr morgens zu beginnen haben und unter Einrechnung einer halbstündigen Pause bis 2½ Uhr nachmittags dauern. Ob sich die Spätschicht unmittelbar an die Frühschicht anschließt oder aus Rücksicht auf die dienstliche Ordnung sowie aus Zweckmäßigkeitsgründen mit etwa halbstündigem Abstand auf die Frühschicht folgt, wird unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der Wünsche der Arbeiterschaft zu entscheiden sein. Bei einer solchen Regelung wird unter Umständen auch von der Einlegung von besonderen Eßpausen abgesehen werden können, wenn es angängig erscheint, daß die Arbeiter ihr Frühstück und Nachmittagsbrot während der Arbeit verzehren. Über die Regelung des Werkstättendienstes in technischer Hinsicht sollen besondere Anordnungen getroffen werden.

Mit der Einführung der achtstündigen Arbeitszeit wird eine Schmälerung des Arbeitsverdienstes nicht verbunden sein.

Wo die Einrichtung von zwei oder drei Arbeitsschichten aus Mangel an Arbeitskräften nicht möglich ist, wird es sich nicht umgehen lassen, teilweise zunächst noch mit Überstunden zu arbeiten, soweit die Arbeiterschaft hiezu bereit ist. Diese Überstunden sind nach den geltenden Grundsätzen besonders zu vergüten; es darf kein Zweifel darüber bestehen, daß sie als Ausnahmemaßnahme baldmöglichst ohne Entschädigung in Fortfall kommen.

In gleicher Weise ist der achtstündige Arbeitstag sofort einzuführen, sofern es sich um eine der fabrikmäßigen ähnliche, durch Betriebspausen nicht unterbrochene Tätigkeit handelt (z. B. Rottenarbeiter, Kohlenlader usw.). In allen anderen Dienstzweigen ist die tägliche Dienstdauer für Beamte und Arbeiter um eine Stunde, jedoch nicht unter 8 Stunden zu kürzen, sobald die Anforderungen des Dienstes dies irgend zulassen; auch hier darf eine Einkommensverminderung nicht eintreten. Durch Annahme und Ausbildung aller erreichbaren Arbeitskräfte soll dahin gewirkt werden, daß die Durchführung dieser Maßnahme möglichst bald erfolgen kann.

Die Verkehrseinstellungen auf den nordwestböhmischen Bahnen. Seit der gewaltsamen Übernahme der Station Wiesa-Oberleutensdorf (anfangs Dezember 1918) ist Westböhmen fast vollständig von Ostböhmen getrennt. Nach den Brüxer Straßenkämpfen hat die Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn die Einstellung des Bahnverkehrs von und nach Brüx verfügt, die Züge verkehren auf dieser Linie nur noch bis Dux. Aber auch auf der Dux—Bodenbacher Bahn werden Personen- und Lastzüge von Bodenbach nur noch bis Teplitz-Waldtor geführt. Ab Komotau verkehren auf dieser und auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn überhaupt keine Züge mehr. Begründet werden die Maßnahmen mit den mehrfachen Beschädigungen der Geleise und vor allem damit, daß die tschecho-slowakischen Truppen auf allen Bahnhöfen, die sie besetzt halten, das rollende Material beschlagnahmen und nach Prag weiterleiten. Unter diesen Umständen ist es mit großen Schwierigkeiten verbunden, von West- oder Nordböhmen nach Brüx zu gelangen.

Eisenbahnstatistisches aus Russisch-Polen. Es ist bekannt, daß die ehemaligen russischen Bahnen in Kongreßpolen weniger nach volkswirtschaftlichen als vielmehr nach militärpolitischen Gesichtspunkten angelegt worden sind. Es ergibt sich daraus für die verschiedenen Gouvernements eine ganz eigenartige Dichte des Eisenbahnnetzes, die mit ihrer wirtschaftlichen Bedeutung keineswegs zusammenfällt. Eine Übersicht über die Verkehrsstrecken in Polen, aus der diese eigenartige Lage des polnischen Eisenbahnnetzes deutlich hervorgeht, entnehmen wir der „Gazeta Rolnicza".

Verkehr und Einnahmen der deutschösterreichischen Eisenbahnen im Jahre 1918.

Verwaltung	Monat	Befördert wurden				Eingenommen wurde für					
		Personen	+ — gegen 1917	Güter t	+ — gegen 1917	Personen und Gepack	+ — gegen 1917	Güter	+ — gegen 1917	Zusammen	+ — gegen 1917
Aussig-Teplitzer E.											
Altes Netz .	November	547.910	— 23 058	454.918	— 138.364	—	—	—	—	1,779.446	+ 689.552
Neues Netz .		305.331	+ 4.935	71.503	— 2.076	—	—	—	—	748.487	+ 353.493
Zusammen .		853.241	— 18.123	526.421	— 140.440	—	—	—	—	2,527.935	+ 1,043.045
Buschtěhrader Eisenbahn .	Nov.	610.999	+ 12.615	423.207	— 187.553	983.141	+ 293.879	4,265.740	+ 448.321	5,248.881	+ 742.200
Graz-Köflacher Eisenbahn .	Oktob.	151.980	+ 2.421	54.102	— 12.138	156.705	+ 18.790	349.198	— 49.580	505.903	+ 68.370
Kaschau-Oderberger Eisenbahn, österr. Netz . . .	Nov.	206.416	—	84.443	—	288.667	—	335.818	—	624.485	— 1.360.102

Digitized by Google

Die einzelnen ehemals russischen Gouvernements Kongreßpolens, in der Reihenfolge ihrer Eisenbahndichte geordnet, zeigen folgendes Bild. Es besitzen auf je 1000 km² Fläche:

Gouvernements	Eisenbahnstrecken in km
Petrikau	53·7
Warschau	47·6
Siedlce	35·6
Lomza	30·8
Radom	20·1
Suwalki	19·3
Kielce	19·1
Lublin	14·7
Kalisch	7·1
Plock	3·1

Insgesamt ergibt sich nachstehendes:

Gouvernement	Fläche in km²	Eisenbahnlänge in km
Warschau	17.486	833
Petrikau	12.354	658
Siedlce	14.324	510
Lomza	10.549	325
Lublin	16.837	249
Radom	12.557	249
Suwalki	12.323	237
Kielce	10.097	194
Kalisch	11.341	81
Plock	9.446	48
		3384 km

Die gesamte Fläche des Königreichs Polen umfaßt 127.803 km. Darauf sind also bloß 3384 km Eisenbahnstrecken vorhanden, was im Durchschnitt auf je 1000 km² Fläche 26·8 km Eisenbahnlinien ergibt. Dagegen besitzt zum Beispiel Galizien auf je 1000 km² Fläche 32·7 km, die Provinz Posen sogar 95·4 km Eisenbahnstrecken. Um die Dichte der Posener Eisenbahnen zu erreichen, müßten im Königreich Polen demnach 8700 km Eisenbahnlinien erbaut werden, und selbst, um an die galizische Dichte heranzukommen, wären für Kongreßpolen noch 3300 km neue Eisenbahnstrecken erforderlich.

BUCHANZEIGEN.

Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrech. Begründet von Franz Eger. Redigiert von Kurt Gordan und Gerhard Eger. XXXIV. Bd., Heft 1 bis 4. Berlin und Leipzig. Verlag von Dr. Walter Rothschild.

In den neuen Heften der angesehenen Zeitschrift sind folgende Arbeiten enthalten: P. M. Grempe, Ingenieur in Berlin: Haftungseinschränkung durch Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung; Dr. Fritz Zimmermann, Gerichtsassessor in Mannheim: Das medizinische Problem im Eisenbahnhaftpflichtrecht; Heine, Rechtsanwalt in Bielefeld: Zum Begriff der Eisenbahn unter besonderer Berücksichtigung der Konzessionierung und verwandte Fragen; Dr. F. Gorden in Hamburg: Die Haftung der Eisenbahn für Diebstahl bei der Beförderung von Gütern in offenen Wagen; Dr. Schmidt-Ernsthausen, Justizrat, Rechtsanwalt in Düsseldorf: Das öffentliche Interesse bei Enteignungen, Anschlußerweiterungen und Wegeverlegungen für die Forstindustrie; Regierungsrat v. Haebler in Berlin: Das Gesetz über die Wiederherstellung der deutschen Handelsflotte; Finanzassessor Dr. Richter in Dresden: Haftung der Eisenbahn für die Wahl der Tarife im internationalen Verkehr; Gerichtsassessor Dr. Eckstein: Zur Haftung für offensichtlichen Verpackungsmangel und Verwendung offener Wagen; Gerichtsassessor Dr. Gerhard Eger in Charlottenburg: Ist der Datumstempel des Posteinlieferungsscheines eine öffentliche Urkunde? In 228 Entscheidungen deutscher, österreichischer und ungarischer Gerichte ist eine Fülle von Rechtsfällen und Rechtsfragen aus der Praxis mitgeteilt. Bücherbesprechungen, Literatur- und Gesetzgebungsverzeichnisse schließen die Hefte.

Tafelbuch für Gleiskrümmungen. Das Abstecken von Kreisbögen und von Übergangsbögen mit anschließenden Kreisbögen für Haupt- und Nebenbahnen. Bearbeitet von Karl Hermann Müller, Ingenieur bei der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung. Hamburg 1917, Verlag von Boysen & Maasch, Gewerbe- und Architektur-Buchhandlung. Preis Mk. 3·50.

Die Anwendung von Übergangsbögen ist schon seit vielen Jahren aus Gründen einer guten Erhaltung der Fahrzeuge, der erhöhten Sicherheit des Betriebes und der besonderen Rücksicht auf die Reisenden durch Erzielung eines angenehmeren Fahrens allgemein als notwendig anerkannt.

Das vorliegende Buch möge als ein Versuch angesehen werden, jedem Eisenbahntechniker die Mittel an die Hand zu geben, die ihn instand setzen, einen zu jedem beliebigen Kreisbogen gehörenden Übergangsbogen ohne zu rechnen abzustecken, wobei ihm auch die beigegebenen Hilfstafeln von Nutzen sein werden.

Die Kreisbogentafeln sind allen bestehenden Arbeiten dieser Art gegenüber erheblich erweitert, um zu ermöglichen, daß ausschließlich praktische Gesichtspunkte für die Wahl des Halbmessers entscheiden.

Die Winkelfunktionstafeln sind durch Anführung der Funktionen der Winkel 120° bis 140° erweitert und durch Beigabe von Einschalttafeln ist die Möglichkeit gegeben, auch die Werte für die ungeraden Minutenzahlen unter Anwendung nur einer Addition zu ermitteln.

Das Buch behandelt im Teil I den Kreisbogen; im Teil II die Übergangsbögen mit anschließendem Kreisbogen: 1. Tafeln für Hauptbahnen, 2. Tafeln für Nebenbahnen; Teil III enthält Hilfstafeln, Teil IV Winkelfunktionstafeln nebst Einschalttafeln für sin und tang; der Anhang behandelt die Schienenüberhöhung.

Die Berechnung der Biegungs- und Torsionsfedern. Bearbeitet von Ing. W. Gerolsky. Mit 47 Abbildungen und 44 Tafeln. Preis geheftet Mk. 6. Akademisch-Technischer Verlag Johann Hammel, Frankfurt a. M. West.

Das vorliegende Werk füllt eine seit langer Zeit bestehende Lücke in dem sonst so reichhaltigen technischen Fachschrifttum aus. Es ist sowohl für in der Praxis stehende Konstrukteure, Fabrikanten, Studierende, Techniker usw. als auch für alle diejenigen bestimmt, welche nur die Elementarmathematik beherrschen und genötigt sind, Federn zu konstruieren und zu berechnen.

Alle zur Federberechnung nötigen Werte sind eingehend und gemeinverständlich besprochen und ausgeführte Berechnungsbeispiele zeigen den Weg zur schnellen und einwandfreien Berechnung. Der Konstrukteur wird ferner die zahlreichen Tabellen berechneter Federn (44 Seiten) begrüßen, die ihn in den Stand setzen, die für seinen Zweck am besten passenden Federn ohne Rechnung sofort entnehmen zu können.

Das vorliegende Buch kann jedem Beteiligten angelegentlichst empfohlen werden.

Digitized by Google

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Klubversammlung am 3. Dezember. Präsident Exzellenz Dr. v. Wittek eröffnete die zahlreich besuchte Versammlung mit nachstehender Ansprache:

Sehr geehrte Damen und Herren!

Bei der nach mehrmonatlicher Pause stattfindenden Wiederaufnahme unserer Zusammenkünfte heiße ich Sie bestens willkommen und eröffne die dem ersten Vortrage der heurigen Saison gewidmete Versammlung.

Ich gebe meiner Freude über den so zahlreichen Besuch Ausdruck, und begrüße insbesondere Herrn Staatssekretär Exzellenz Dr. Mataja, Herrn Unterstaatssekretär Ritter v. Enderes, Se. Exzellenz Herrn Nordbahndirektor Ritter v. Rudel sowie alle erschienenen Damen und Herren.

Die welterschütternden Ereignisse der Zwischenzeit, die Auflösung der ruhmvollen österreichisch-ungarischen Armee, der Zerfall der Monarchie in eine Anzahl nationaler Staatsgebilde, die Änderung der Regierungsform — all dies sind Katastrophen, die jeden Vaterlandsfreund auf das tiefste erschüttern müssen.

Zu diesen Neuordnungen in politischer Hinsicht Stellung zu nehmen erscheint unserem Klub, der kein politischer, sondern ein fachlicher Verein ist, und es bisher sorgsam vermieden hat, sich mit einer politischen oder parteimäßigen Richtung zu identifizieren, auch deshalb verwehrt, weil es nur so ermöglicht wird, daß sich auch die Anhänger verschiedener Richtungen und Anschauungen in unserem Klub, als einem neutralen Boden zu fachlicher Mitarbeit zusammenfinden.

Aber unbenommen soll es uns sein, unserer Armee, die durch fast 4½ Jahre mit nie versagender Tapferkeit und Hingebung in zahlreichen siegreichen Kämpfen gegen übermächtige Feinde verteidigt hat, in deren Reihen viele unserer Mitglieder tapfer gekämpft haben, eine treue, wehmutsvolle Erinnerung zu widmen.

Zugleich gedenken wir rühmend der staunenswerten Leistungen unseres Eisenbahnpersonales, das während des Krieges stets mit voller Hingabe seine Pflichten erfüllte und in den letzten Wochen durch die glatte Abwicklung der Massentransporte von der Front nach den Heimatsgebieten seinem Ehrenkranze ein leuchtendes Ruhmesblatt eingefügt hat.

Sowie das gesamte Personal unserer Bahnen, unbeirrt durch die Umsturzbewegung sich als eine Stütze der staatlichen und sozialen Ordnung bewährt hat, vereinigen auch wir uns in dem festen Entschlusse, dem neuen Staate Deutschösterreich als treue Bürger mit unseren besten Kräften dienen zu wollen.

Nicht vorübergehen können wir übrigens an der Umgestaltung, welche die Verwaltung unserer Staatseisenbahnen erfahren hat. Bange Sorge um die Zukunft der Beamten zumal der in ihrem Umfange reduzierten leitenden Stellen bedrückt uns alle.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat zu bestehen aufgehört. Wir fühlen uns verpflichtet, der bestandenen obersten Zentralstelle und ihren hervorragenden Leitern, die unserem Klub und der von uns herausgegebenen Österreichischen Eisenbahn-Zeitung stets das größte Wohlwollen und werktätige Förderung angedeihen ließen, unseren ergebensten und herzlichsten Dank nachzurufen.

Das an dessen Stelle getretene Deutschösterreichische Staatsamt für Verkehrswesen begrüßen wir mit geziemender Ehrerbietung.

Von ihrem Leiter, Herrn Staatssekretär Abgeordneten Jukel, der aus dem landwirtschaftlichen Berufsstande hervorgegangen und durch erfolgreiche Betätigung in öffentlichen Vertrauensstellungen ausgezeichnet, sich schon als Vizepräsident des Abgeordnetenhauses allgemeine Wertschätzung erworben hat, erbitten auch wir uns die wohlwollende Würdigung unserer Bestrebungen.

Mit besonderer Herzlichkeit begrüßen wir den an seiner Seite wirkenden Unterstaatssekretär Herrn Ing. Bruno Ritter v. Enderes als unser langjähriges, hochgeschätztes Klubmitglied und gegenwärtigen Vizepräsidenten. Herr Unterstaatssekretär v. Enderes hat seit jeher an dem Gedeihen unserer Vereinigung regsten Anteil genommen, die Ziele derselben eifrigst gefördert, und wir haben Grund zu hoffen, daß die Zukunft unseres Klubs, die auf das Wohlwollen und die Unterstützung der Staatsbahnverwaltung angewiesen ist, dieser nicht entbehren werde.

Der nun hoffentlich zu Ende gehende Weltkrieg und dessen Folgeerscheinungen haben unseren Klub nicht unberührt gelassen; die unerhörte Dimensionen erreichende Teuerung aller Bedarfsartikel zwang uns zu erhöhten Ausgaben in allen Zweigen der Klubverwaltung, der Mangel an vielen Artikeln, die Unmöglichkeit, solche überhaupt zu beschaffen, beeinflußte in ungünstiger Weise die Instandhaltung unserer Räume und des Inventars.

Trotz der sehr fühlbaren Drosselung der Beleuchtung und der Knappheit des Heizmateriales haben wir bis nun unsere Klubräume unseren Klubmitgliedern einwandfrei zugänglich gemacht, müssen aber an deren Einsicht und Nachsicht appellieren, wenn zwingende Gründe Einschränkungen notwendig machen sollten. Namentlich in bezug auf die Beleuchtung muß ich an die geehrten Klubmitglieder das Ersuchen stellen, tunlichste Sparsamkeit walten zu lassen, da uns sonst die Gefahr der Zuleitungssperre droht.

Wir haben seit unserer letzten Zusammenkunft leider eine Anzahl treubewährter Mitglieder durch den Tod verloren; unser Ehrenmitglied, Herrn Hofrat Dr. Alexander Freiherrn v. Eger, Präsidenten der Südbahn, die Herren: Ferdinand Bruscha, Oberrevident i. R., Nikolaus Fischmeister, kais. Rat, Josef Fleischer, Oberstleutnant, Franz Florian, Oberbaurat, Otto Gebauer, Hofrat, Jaroslav Khittel v. Westhorst, Hofrat, Dr. Anton Freiherrn v. Koblitz, Ministerialrat, Oskar Leitner, Hauptmann, Dr. Josef Nilius, Generalsekretär, Friedrich Schlemüller, Oberbaurat, Anton Spieß, Sektionschef.

Wir werden diese Herren schmerzlich in unserer Mitte vermissen und denselben stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

Außer den in Heft 16 unserer Klubzeitung vom 1. Oktober l. J. als neu eingetreten gemeldeten Mitgliedern sind seither unserem Klub beigetreten: als ordentliche Mitglieder die Herren: Siegfried Bischitzky, Inspektor i. R., Dr. Franz Florian, Oberkommissär der n.-ö. Landesbahnen, Fedor Gertscher, Staatsbahnrat, Alexander Konrad, Inspektor der Staatsbahnen, Friedrich Kupka, kais. Rat, Zentralinspektor i. R., August Baron Mensi-Klarbach, Oberrevident i. R. akadem. Maler, Ing. Alfons Obermayer, Maschinen-Oberkommissär, Karl Rohr, Oberrevident, Dr. Marian Romanovicz, Baurat, und Exzellenz Dr. Viktor Ritter v. Rudel, Direktor der Nordbahn; als außerordentliche Mitglieder die Damen: Leopoldine Florian, Oberbauratswitwe, Marie Glaser, Oberinspektorswitwe, Therese Hunek, Private, Emilie Krallert, Bureauvorstandswitwe, Olga Obermayer, Private, Paula v. Wasserburger, Schriftstellerin, Berta Wolf, Beamtin; ferner Herr Rudolf Tintner, Bankbeamter.

Wir begrüßen die neuen Klubmitglieder herzlichst und ich freue mich, mitteilen zu können, daß hiedurch die Mitgliederzahl unseres Klubs auf 7 Ehrenmitglieder, 1 lebenslängliches, 642 ordentliche, 76 außerordentliche, 52 unterstützende, zusammen 778 Mitglieder gestiegen ist.

Wir meinen nicht fehlzugehen, wenn wir annehmen, daß der namhafte Zuwachs an Mitgliedern zum Teile dem Umstande zuzuschreiben ist, daß wir nach Kräften für Beschaffung und Verteilung von Bedarfsartikeln sorgten.

In dieser Beziehung war die Zuwendung von Seite unserer ungarischen Kollegen eine höchst willkommene Beihilfe, wofür wir dem ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsklub auch bei diesem Anlasse herzlichsten Dank sagen und der Hoffnung Ausdruck geben, daß derselbe uns auch die noch ausständigen Sendungen zukommen lassen wird. Ebenso haben sich auch die Herren Staatsbahnräte Dr. Leipen und Dr. Epstein um die Belieferung des Klubs betätigt, und wir danken den Bemühungen dieser Herren eine größere Menge sehr willkommener Artikel. Desgleichen haben sich die Herren Oberstaatsbahnrat Dr. Hauler, Inspektor Maximilian Taussig sowie dessen Frau Gemahlin im Vereine mit dem Personale unseres Klubsekretariates an dieser Aktion eifrigst betätigt, wofür denselben herzlichster Dank gesagt sei. Wir möchten aber sehnlichst wünschen, daß durch den Eintritt geordneter Zustände die Notwendigkeit entfalle, sich im Klub mit der so schwierigen Beschaffung und mühevollen Verteilung dieser Waren befassen zu müssen.

Es wurde im Ausschußrate die Frage besprochen, den Titel unseres Klubs den geänderten Verhältnissen anzupassen. Wir haben diese Anregung unserem Statutenkomitee zur Vorprüfung überwiesen. Gegebenenfalls werden wir der Hauptversammlung die entsprechenden Anträge auf Änderung unserer Satzungen unterbreiten, wobei wir berücksichtigen

Digitized by Google

müssen, daß eine solche Maßnahme wegen der Neuauflage der Satzungen, insbesondere aber wegen der Neubeschaffung aller Drucksorten, Stempel, Anschriften usw. die Geldmittel des Klubs sehr in Anspruch nehmen würde.

Wird zu den geschäftlichen Mitteilungen das Wort verlangt? Wenn nicht, gehe ich zur Ankündigung des heutigen Vortrages über.

Über Bitte unseres Vortragskomitees hat sich unser geschätztes Klubmitglied Herr Kommerzialrat Oskar Berl bereit erklärt, einen Vortrag über „Die Kohlenversorgung Deutschösterreichs in der Gegenwart und Zukunft" zu halten. Mit Rücksicht auf die besondere Wichtigkeit und Aktualität dieses Themas haben wir denselben zum Eröffnungsvortrag der diesjährigen Saison gewählt, und werden heute das Vergnügen haben, aus dem Munde dieses allseits anerkannten Fachmannes die Schilderung der bezüglichen Verhältnisse zu hören. Die Versorgung mit Kohle ist ein Gegenstand, der die gesamte Industrie sowie jeden einzelnen Betrieb und Haushalt in intensivster Weise berührt, von der unsere Ernährung, Gesundheit, Beleuchtung und wirtschaftliche Existenzfähigkeit abhängt, weshalb wir dem Vortrage mit ungeteilter Spannung entgegensehen.

Ich bitte nun Herrn Kommerzialrat mit seinem Vortrage beginnen zu wollen.

Der Vortrag des Herrn Kommerzialrates Berl, dem sämtliche Anwesende mit gespannter Aufmerksamkeit folgten, war zu interessant und von einer zu großen Anzahl neuer Gesichtspunkte geleitet, um im Rahmen einer Besprechung auszugsweise wiedergegeben zu werden. Wir behalten uns daher vor, diesen Vortrag in einem unserer nächsten Hefte im Wortlaute zu bringen und bemerken nur, daß der tosende Beifall, der den Schluß desselben begleitete, dem Vortragenden den Dank der Zuhörerschaft verdolmetschte. Diesem Danke gab unser Präsident in seinem Schlußworte beredten Ausdruck und schloß damit die erste Klubversammlung der neuen Saison.

*

Vortragskomitee. Herr Oberstaatsbahnrat Walter Freiherr v. Eger wurde in das Vortragskomitee kooptiert.

Zeitungsausschuß. Die Herren Inspektor Josef Feischner, Inspektor i. R. Adalbert Merta v. Moehrentreu und Staatsbahnrat Dr. Emil Weinberg wurden in das Zeitungskomitee kooptiert.

Veränderungen im Stande der Klubmitglieder im IV. Quartal 1918. Diese sind in der Eröffnungsrede Sr. Exzellenz des Herrn Präsidenten bei der Klubversammlung am 3. Dezember enthalten.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Güterverkehr. Bewachungsgebühr.

Für alle in den gesellschaftlichen Stationen oder in den Schiffen lagernden Güter werden als Kosten der Bewachung in der Zeit vom 7. November 1918 bis auf weiteres längstens bis zur Ablieferung, Zurücknahme oder Abbeförderung des Gutes 10 Heller, bezw. 6 Pfennig für je 100 kg und 1 Tag, höchstens 30 Kronen, bezw. 18 Mark pro Sendung und 1 Tag erhoben.

Durch diese Maßnahme werden die bestehenden Bestimmungen hinsichtlich der Haftung für Verlust, Minderung oder Beschädigung nicht berührt.

Wien, am 14. Dezember 1918.

Für das österreichische Patent Nr. 68479 der Firma Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein, Akt.-Ges. Osnabrück, vom 15. August 1914 betreffend:

Zungenverbindung für Eisenbahnweichen durch Federlaschen

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefällige Angebote an obengenannte Firma erbeten.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Hoch- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettwerken in Dziedzitz (Österr. Schlesien).

A. LANNA

PRAG

Wasserbau- u. Bahnbau-Unternehmung

LIMAN & PETZOLD

WIEN, XII., Pottendorferstraße 19

Fabrik für Bahnbedarf und Eisenbau

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825 — **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 8,566.481. Ges.-Versicherungssumme: K 2.463,070.567. Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Reserviert für die Firma

Otto Wohlfahrt, Bodenbach

Fabrik gesundheitstechnischer Anlagen.

Franz Kropatschek, Blansko.

„Glück auf!"

Edeltonwerke, Kaolin- und Quarzsandgruben.

Laut Erlaß des k. u. k. Kriegsministeriums, Abt. 7, Nr. 22.296, v. J. 1916 unter K. L. G. gestellte Unternehmung.

Erzeugnisse: Feuerfeste Tone zur Erzeugung von Schamottewaren, Stahlgußtiegeln, Zinkmuffeln, Stopfen und Ausgüsse der Hochöfen, Töpfertone, Malerton, Roh-Kaolin zur Kupolofen-Konservierung, Stahlguß-Formsand, Kernsand, Metall- und Feinguß-Formsand, Glashafentone Blasskoer und Briesener Provenienz.

Steirische

Gußstahlwerke A.-G.

Zentrale: Wien, VI., Gumpendorferstraße 15

Werke: Judenburg, Steiermark.

Werkzeugstähle in vorzüglicher Qualität und in allen Härtegraden für jeden Verwendungszweck.

Schnelldrehstähle von höchster Leistungsfähigkeit.

Konstruktionstähle für Maschinen- und Autobau.

Schmiedestücke, roh und bearbeitet.

Gesenkschmiedestücke in tadelloser Ausführung.

Autofedern von unerreichter Güte.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 2. Wien, den 1. Februar 1919. XLII. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 1 Krone.

INHALT: Freie europäische Straße. Von Ing. J. Schwarzl. — Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. (Schluß zu Heft 1). — Verschiedenes. Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten in Wien (Gedenkfeier). Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten in Wien (Volkskonzert). Lebensmittelversorgung der Eisenbahner. Elektrifizierungsamt der d.-ö. Staatsbahnen. Kündigung des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. Verkehr und Einnahmen der deutschösterreichischen Eisenbahnen im Jahre 1918. Maßnahmen der preußischen Eisenbahnverwaltung. Betriebsergebnisse der Eisenbahn Wien-Aspang im Geschäftsjahr 1917. Betriebsergebnisse der Schneebergbahn im Geschäftsjahr 1917. Betriebsergebnisse der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn im Geschäftsjahre 1917. — Buchanzeigen. Niederösterreichischer Amtskalender für das Jahr 1919. Staat und Volkswirtschaft. — Geschäftsanzeigen.

Freie europäische Straße.

Von Ing. J. Schwarzl.

Das ungeheure Erlebnis des Weltkrieges soll nunmehr durch die Friedenskonferenz zum Abschluß gebracht werden und nach der Theorie Wilsons, nach dem Willen Amerikas, soll es ein guter Abschluß werden, soll an die Stelle des Alten, das sich als schlecht und unhaltbar erwiesen hat, besseres, dauerhafteres Neues gesetzt werden.

Vor allem gilt es, für das Habsburgerreich Ersatz zu schaffen. Dieses alte Reich ist zerfallen, das in tausendjähriger Geschichte seine Existenzberechtigung bewiesen hatte, als es soundso vielen Anstürmen aus dem Osten Trotz bot und damit Westeuropa vor der Überflutung durch die Unkultur des Ostens schützte; das soundso oft den ärgsten Stürmen stand hielt und auch damit bewies, daß es kein bloßes Zufallsgebilde war, von dem große Männer behaupteten, daß es geschaffen werden müßte, wenn es nicht bestünde. Auch das Chaos, das nach seinem Zerfall eintrat und das sich von Tag zu Tag verschlimmert, zeigt klar, daß dieses Reich nicht kurzerhand aus der Welt geschafft werden kann.

Andernteils beweist die Entstehung des Weltkrieges und sein Verlauf, daß das Reich in seiner alten Form nicht die richtige Organisation seiner Völker bildete und der Versuch einer Neuaufstellung des Reiches müßte an dem absoluten Widerstand aller ehemals darin vereinigten Völker unbedingt scheitern. Die Aufgabe, die den führenden Männern der Friedenskonferenz mit der Neuorganisation der europäischen Völker erwächst, ist der schwersten eine, die Menschen je gestellt wurde.

Die Geschichte beweist in soundso viel geradezu fürchterlich drastischen Fällen, daß staatliche Neubildungen nur von Bestand sind, wenn sie sich aufs engste den natürlichen Voraussetzungen anpassen. Die Werke der größten Männer, der tüchtigsten Völker sind in kurzer Zeit wieder verschwunden, wenn sie über die von der Natur gezogenen Grenzen hinausgingen. Soundso viele germanische Stämme, stark genug, um das Römerreich zu zerschmettern, Westeuropa und Nordafrika zu erobern, verschwanden von der Erdoberfläche, das Gotenreich Dietrichs von Bern ist aus der Geschichte der Menschheit und der Erinnerung des Volkes entschwunden. Karls des Großen Reich, das Weltreich der Habsburger, das europäische Reich Napoleons unter Frankreichs Vorherrschaft zerfielen nach kurzem Bestand. Mächtiger als der Menschenwille erwies sich die Macht des Alltags; dieser Alltag hat aus dem Gewirr der Völkerschaften mit germanischer Oberschicht, das nach der Völkerwanderung Europa besiedelte, in einer ganz kurzen Spanne Zeit, rein nach geographischen Vorbedingungen, neue Völker sich entwickeln lassen, grundverschieden in Art und Sprache von ihren Stammvölkern.

In diesem Augenblick von größter geschichtlicher Tragweite vermag man nur Klarheit zu erlangen, wenn man sich über die Menschen stellt, wenn man mit Zuhilfenahme von Geographie und Geschichte, Raum und Zeit so zusammenfaßt, daß man gewissermaßen als über den Menschen Stehender die Entwicklung der europäischen Völker und Staaten in ihrer Abhängigkeit von der Gliederung des europäischen Erdteils beobachtet und die Gesetze dieser Entwicklung erkennt. Daraus lassen sich dann die Richtlinien für die Zukunft und die Notwendigkeiten des Augenblicks ableiten.

Klar muß man sich dabei vor allem werden, daß alle Völkerentwicklung längs der großen zwischenvölkischen Verkehrslinien, die, von der Natur streng vorgezeichnet, solang die Menschheit in der Geschichte zurück reicht, den Massengüteraustausch zwischen den Völkern vermittelt haben, auf denen aber auch alle Völkerbewegungen selbst vor sich gegangen sind und gehen. Diese großen Massenverkehrswege, die seit jeher auch Völkerverkehrswege waren, weil über sie die großen Völkerbewegungen aller Zeiten erfolgten, führen in erster Linie über das völkerverbindende Meer, sind aber auch dort schon in ihrer Lage durch bestimmte Engen, festländische Anschlußlinien vorgezeichnet. Die Meerenge von Gibraltar, die Dardanellen, die künstliche Meerenge des Suezkanals, der Straßeneckpunkt, der durch das Kap Horn gegeben ist, sind Punkte, die solche Weltverkehrsstraßen durchs Meer scharf festlegen. Auf dem Festland ist die Lage solcher Völkerstraßen durch große Flußtäler gekennzeichnet, welche die Gebirge in bestimmten Richtungen durchbrechen und damit auch in den angrenzenden Ebenen die Straßenrichtung beeinflussen. Bei dem heutigen Stand der Technik sind sie als Binnenschiffahrtswege und Eisenbahnen ausgebaut*).

*) Dem Laien, der sich davon beeinflussen läßt, daß man mit der Eisenbahn heute auch hohe Gebirge überschreiten kann und der deshalb glaubt, daß die Eisenbahn von der Geländegestaltung unabhängig macht, muß da vor Augen geführt werden, daß ein

Digitized by Google

Für das westliche Europa, das für die nachfolgenden Überlegungen in Betracht kommt, sind die großen Völkerstraßen gegeben durch die Nord- und Ostsee, durch die Mittelmeerstraße von der Meerenge von Gibraltar zu den Dardanellen bezw. zum Suezkanal (von den nach Übersee führenden, von der Nordküste ausgehenden Straßen kann im Rahmen dieser Arbeit abgesehen werden). Festländische Straßen sind die durch Rhone- und Rheintal gegebene Nordsüdlinie und das Straßenkreuz durch das Wiener Becken. Diesem Straßenkreuz kommt in der Menschheitsgeschichte Europas vielleicht von allen Straßen die wichtigste Rolle zu. In der einen Richtung ist dieses Straßenkreuz gebildet durch das Donautal, das den großen auf das Mittelmeer sich stützenden Gebirgsbogen (Alpen, Sudeten, Karpathen, Balkan) in eine nördliche und südliche Hälfte teilt. In einer Senkrechten zu dieser Linie ergibt sich als zweite des Straßenkreuzes eine natürliche Straße von der Oder über die Weiskirchner-Wasserscheide zur March ins Wiener Becken und weiterhin am Alpenosthang vorbei nach Triest an die Adria. Dieses Straßenkreuz sammelt die Straßen aus allen Teilen Europas und führt sie geschlossen durch das Wiener Becken. West-, also donauaufwärts zweigt vor allem eine Straße ab, die am Alpennordhang zum Bodensee, damit ins Rheintal, weiterhin rheinabwärts und zur Burgundischen Pforte führt, von wo die Straßen nach allen Teilen Frankreichs auseinander gehen. Der Donau folgend und dann über den Nekar zum Rhein, führt eine zweite Straße. Eine dritte Straße zweigt ab ins Maintal und führt damit weiterhin wieder ins Rheintal, und zwar in die Kölnerbucht, von wo aus die Straßen nach Belgien und Holland auseinander gehen. Eine weitere Straße führt an die Weser und zur Nordsee. All diese Straßenzüge werden in der Weststraße zusammengefaßt und geschlossen in das Wiener Becken geführt, wobei sie unterwegs noch die Seitenstraßen aus den Alpen und dem Böhmerwald, aus Böhmen und Mähren aufnimmt.

Die Nordstraße nimmt als erste Seitenstraße die durch das obere Marchtal zur Elbe führende Straße auf. Weiter nach Norden vereinigt sie dann alle Straßen von der Elbe ostwärts bis zum Schwarzen Meer, wobei die Straßen von dem Innern des Kontinents und von Sibirien in einer Parallelstraße zur Donau am Karpathennordhang der schlesisch-galizischen Straße zusammengeführt werden.

Die Straße von Wien nach Osten sammelt unterwegs die Straßen aus Ungarn und zerteilt sich schließlich in drei Hauptstraßen. Eine der Donau folgend zum Schwarzen Meer, die zweite durch das Tal der serbischen Morava nach Saloniki und die dritte von dieser, bei Nisch abzweigend, gegen Konstantinopel zum Anschluß nach Kleinasien.

Die Südstraße findet ihre Fortsetzung durch die Adria, welche, so wie die schlesisch-galizische Straße, eine Parallelstraße zur Donau bildet.

Verfolgt man diese Straßen in ihrer Geschichte, die bis in die graue Vorzeit der europäischen Völker zurückreicht, so zeigt sich erst recht, wie sehr es berechtigt ist, sie als Lebensadern der europäischen Menschheit zu bezeichnen. Alle Heer- und Völkerzüge bis zum Weltkrieg sind auf diesen Straßen vor sich gegangen, aber auch der Güteraustausch ist von jeher auf ihnen erfolgt. Ihre Geschichte ist die Geschichte Europas und seiner Völker; und wenn man dem nachgeht, wie seit der Völkerwanderung sich aus dem durcheinandergeworfenen Völkerhaufen, der Europa besiedelte, die jetzigen Völker und Staaten herausgebildet haben, findet man, daß wieder diese Straßen eine ausschlaggebende Rolle gespielt haben*).

Massengüterverkehr, wie er im Güteraustausch zwischen Völkern sich ergibt, nur mit technisch vollkommen ausgebauten Eisenbahnen mit sehr geringen Steigungen, wie sie in der Ebene oder nur in den Tälern großer Flüsse vorhanden sind, möglich ist. Die alte Weisheit des Fuhrmanns, daß man wohl mit ganz leichtem Fahrzeug über den Berg fahren kann, daß man aber mit schweren Lastwagen um den Berg herum fahren muß, gilt auch, und zwar im vielfach vergrößertem Maßstab für die Eisenbahn, bei der die Lasten tausendmal größer sind.

*) Die Donaustraße reicht bis ins Steinzeitalter zurück. In der Argonautensage wird ihrer schon Erwähnung getan. Donauabwärts zogen die Kelten von Gallien zum Balkan und nach Kleinasien. Die alten Ansiedlungen an der Straße, besonders auch Vindobona und Carnunt, sind keltische Gründungen. Aber auch alte Nebenwege ins Wiener Becken weisen vorrömische Funde auf. Große Bedeutung hatte zu jener Zeit schon die Nord-Südstraße. Auf ihr brachten im ersten Jahrtausend vor Christus die Etrusker den Bernstein nach Italien, weshalb sie in der Wissenschaft als Bernsteinstraße bezeichnet wird.

An der Nord-Südstraße drangen später die Römer bis zur Donau vor und begründeten ihre Herrschaft. Während der Zeit der Römerherrschaft kam dann der Donaustraße besondere Bedeutung zu. Ihr entlang bauten sie die große Reichsstraße aus, die vom Rhein bis zum Eisernen Tor reichte. Auch die Nord-Südstraße bis zur Donau und viele Nebenstraßen wurden kunstgerecht von ihnen ausgebaut. Von der Donau nach Norden herrschte auf der Nordstraße reger Handel, auf ihr führten aber auch die Kriegszüge der Germanen gegen die Römer und die römischen Gegenstöße. Kreuzungspunkt der Straßen war Carnunt, eine große mächtige Ansiedlung.

Als Vorboten der Völkerwanderung und während dieser zogen die Germanen, die ausgebauten Straßen der Römer benutzend, nach Süden. Auf der Donaustraße drangen die Hunnen gegen Westen vor und gingen auf ihr wieder zurück. Ein gothischer Beutezug führt längs der Donau bis zum Inn. Alemannen ziehen die Donau abwärts. Später drangen neuerlich Mongolen, die Avaren, an der Donau gegen Westen vor. Längs der Donau erfolgte der fränkische Gegenstoß. Zu gleicher Zeit kamen vom Oder- und Weichseltal die Slawen gegen Süden und auch südlich der Donau dringen sie längs der Alpenstraße in diese ein. In der Zeit der fränkischen Herrschaft wird der Straßenknotenpunkt von Carnunt nach Wien verlegt. Ursache ist, daß die an sich bessere Straße am Alpenrand vorbei durch die kriegerischen Horden Ungarns ständig bedroht war; die Straße nahm daher den ungünstigeren Weg über den Wechselpaß. Unter fränkischem Schutz kam auch die Donaustraße wieder zu Ehren; sogar eine bulgarische Flotte gelangt 827 nach Pannonien und auf der Nordstraße kamen damals schon Kaufleute aus Kiew in die Ostmark.

Der karolingischen Ostmark wird durch die Madjaren ein Ende bereitet, die vom Wiener Becken aus längs der vorhandenen Straßen nach allen Teilen Deutschlands und auch nach Italien eindrangen. Die Madjaren sind Veranlassung, daß die Südstraße neuerlich verlegt wird, und zwar über den noch ungünstigeren Semmeringpaß.

Neuen Aufschwung für die Ostmark brachte das Zurückdrängen der Madjaren durch das kraftvolle Vorgehen der Babenberger. Während dieser Zeit und bis ins 13. und 14. Jahrhundert hinein war die Donaustraße nicht bloß Heeresstraße, auch ein außerordentlich lebhafter Handelsverkehr zwischen Ost und West ging längs ihrer vonstatten. Die Heereszüge gegen die Madjaren, die Züge der Kreuzfahrer ins heilige Land über Konstantinopel folgen dieser Straße. Andererseits treiben Kaufleute aus den Niederlanden, Aachen, Köln und besonders Regensburg Handel mit dem Osten, byzantinische und arabische Kaufleute mit dem Westen. Wien, das mit dem Zurückdrängen der Madjaren wieder sich entwickeln kann, wird eine der schönsten und reichsten Städte. Aber auch die Nordstraße hat ihre alte Bedeutung für den Handel nach Polen und Rußland. Auf der Nordstraße bezw. ihrer Fortsetzung am Karpathenfuß erfolgte auch der Mongoleneinbruch.

Die Südstraße erlangte ihren höchsten Wert aber erst, als die Donaustraße nach Osten infolge der Kämpfe am Balkan und infolge des Vordringens der Türken verlegt wurde. Diese Umlegung der Straße kam Venedig zugute, denn der Verkehr nach Osten nahm von da ab seinen Weg durch die Adria. Von da ab beginnt für Österreich eine traurige Zeit, schwere Kämpfe im Innern nehmen ihren Anfang. Von Osten stürmt auf der Donaustraße der Türke heran, während des Dreißigjährigen Krieges dringen die Feinde auf den Straßen von Norden und Westen gegen Wien vor, um hier die Entscheidung zu erzwingen. Die alten Straßen aus Deutschland und aus Polen bringen aber auch die Befreier aus der Belagerung von 1683, die dann, der Donaustraße folgend, die Türken bis tief nach Serbien hinein verfolgten. Erst unter Karl VI. beginnen ruhigere Zeiten, unter ihm wird mit dem Ausbau der Straße n le-

Digitized by Google

Das Straßenkreuz gibt uns in erster Linie die Erklärung für den Bestand Wiens. An einer Straßenkreuzung von solcher Bedeutung mußte sich eine große Handelsstadt entwickeln, sobald die politischen Verhältnisse die Straßen in ihrer Funktion als Vermittler des Güteraustausches nicht behinderten.*) Dieses Straßenkreuz gibt uns aber auch die Erklärung für den Bestand des Habsburgerreiches: Um den Verkehrsknotenpunkt Wien siedeln, bunt durcheinander geschachtelt, die Überreste jener Völkerschaften, deren Wege über jene Straßen hin und zurück geführt haben: romanische, germanische, slavische, finnische und deren Mischungen. Das Habsburgerreich bildete ihre Organisation, die sie zum Leben brauchten, zum alltäglichen Wirtschaftsleben wie zur Verteidigung nach außen, nicht zum mindesten aber zum Schutze gegenüber den angrenzenden Nationalstaaten. Die Grenzen des Habsburgerreiches waren im allgemeinen die richtigen, denn es mußte sich bis an die natürlichen Verteidigungslinien ausdehnen, das sind: Sudeten, Karpathen bis zur Donau und von hier eine geeignete Linie zur Adria. Es mußte in seiner Grenze im Norden über die Karpathen hinweggehen, damit die schlesisch-galizische Straße bis zum Anschluß an die verbindenden Völker in seiner sicheren Hand ihre Funktion friedlich erfüllen konnte. Das Habsburgerreich war ein Staat, der auf sich selbst gestellt, bestehen konnte. In den Ebenen Böhmens, Mährens, Galiziens, Niederösterreichs und Ungarns, besonders im Banat und in Slavonien, war günstiges Ackerland verfügbar. Es hatte in den Alpen, in den Karpathen, im Karst reiche Wasserkräfte, in Schlesien und Galizien Steinkohle, in Böhmen Braunkohle, es besaß Salz, Petroleum, Eisen, Kupfer, Zink und Bergschätze anderer Art. Diese Gunst der Natur in der Verbindung mit seiner außerordentlichen günstigen Verkehrslage mußte aus diesem Staat einen der reichsten der Welt machen.

Trotz alldem ist das Habsburgerreich schmählich zerfallen, den klar gegebenen natürlichen Bestimmung zum Hohn. Wenn die Theorie richtig ist, muß uns das Straßenkreuz auch Aufschluß geben, warum der Zerfall eintrat, gleichzeitig müssen wir aber dadurch die gewünschte Klarheit über die Notwendigkeiten erlangen, die eine dauerhafte und alle Völker befriedigende Neuorganisation gewährleisten.

Das Habsburgerreich bildete in seiner Verwaltung keine organische Einheit. Seit 1867 war es in zwei gleichberechtigte Teile zerrissen, die Mittelpunktstellung Wiens war dadurch zerstört. Budapest, seiner geographischen Lage nach, ausdrücklich und nur zum Mittelpunkt des magyarisch besiedelten Teiles Ungarns bestimmt, rang mit Wien um die Vorrangstellung. Das hatte vor allem die Sperrung der Oststraße zur Folge, die seit dem 14. Jahrhundert, seit sie zuerst durch Kämpfe zwischen Bizanz und Bulgarien, weiterhin durch die türkischen Vorstöße vom Weltverkehr abgeschlossen wurde, Lokalstraße blieb bis zum Mackensenschen Durchbruch. Ungarn hinderte ja das Eintreten in den Güteraustausch mit den Agrarstaaten an der unteren Donau.

Auch die Südstraße mit der Verlängerung durch die Adria war lahmgelegt. Zur Römerzeit führte diese Straße richtig über ungarisches Gebiet am Alpenosthang entlang zur Adria, vor den Awaren wich sie über den Wechselpaß, vor den Magyaren noch weiter über den Semmeringpaß aus, und noch heute führt sie als Ersatzstraße mindester Art, die nie und nimmermehr zum Massenverkehrsweg geeignet ist, diesen Weg.

Nach der Abtrennung Ungarns blieb das alte Österreich als unzusammenhängender Rest übrig. Nach Dalmatien, nach Bosnien führt die Straße richtig so, daß sie von der Südstraße am Alpenosthang an der Sau abzweigt, dieser folgt und dann die senkrecht dazu liegenden Nebentäler der Sau benutzt, um den Gebirgskamm gegen die Adria zu überschreiten. Als Hauptlinie kam da die Linie Wrbas und Narentatal in Betracht, die weiter Fortsetzung gegen Cattaro gefunden hätte.

Ungarn ließ als Verbindung mit den Reichsländern nur eine Bahnlinie von Krain aus zu, die Verbindung von Wien mit dem Kriegshafen Cattaro wurde künstlich auf das Zehn-, vielleicht Zwanzigfache des notwendigen Ausmaßes verlängert. Die Ausnutzung der Adriastraße, die Angliederung Dalmatiens und Bosniens, die Ausnutzung ihrer reichen Bodenschätze wurde künstlich unterbunden, das Zusammengehörigkeitsgefühl damit vollständig untergraben.

Nachdem die Ost- und Südstraße nicht funktionierte, fehlte auch der Anreiz zur Ausnutzung der Weststraße, die deshalb technisch als Eisenbahn- und als Wasserstraße nur mangelhaft ausgebaut ist. An der Weststraße ist die schlechte Grenze gegen Bayern auch von den bösesten Folgen gewesen. Sie zwang, die Eisenbahnverbindung nach Tirol, statt sie bequem den Inn aufwärts zu führen, riesige Umwege über Hochgebirgsstrecken schwerster Art machen zu lassen. Die Bahnverbindung nach der Schweiz, die richtig am Alpen-

---

gonnen und ihr Ausbau unter Maria Theresia und Josef II. fortgesetzt. Die Straßen haben aber im großen ganzen wieder die alte Lage.

Der Anfang des 19. Jahrhunderts bringt dann die Eisenbahnen. Mehr als die Straßen sind die Eisenbahnen gezwungen, den natürlichen Linien zu folgen und Wien wird zum Knotenpunkt eines ausgedehnten Bahnnetzes. Die Lage der Bahnlinien ist zwar vielfach durch Zufälligkeiten bestimmt und entbehrt des einheitlichen Grundgedankens. Die alten Hauptlinien treten aber wieder in ihrer Wichtigkeit hervor.

Den größten Verkehr hat die Nordlinie (Nordbahn), ihr zunächst stehen die Nordwestlinien. Weitaus geringer ist der Verkehr auf der Westlinie. Größere Bedeutung kommt der Linie zur Adria zu, die besonders in den letzten Jahren durch den zunehmenden Einfluß des neuen Weltverkehrsweges durch den Suezkanal gewann. Die ungünstige Führung der Eisenbahnlinien über den Semmeringpaß bildet aber ein unüberwindliches Hindernis für die Hebung des Verkehrs in dieser Richtung.

Auch die Oststraße funktionierte schlecht. Die ungeklärte Lage am Balkan, die Politik Ungarns, welche den Güteraustausch zwischen den Agrarstaaten des Ostens und den Industriestaaten des Westens behindert, läßt die Oststraße nicht über die Bedeutung einer Lokalstraße hinauskommen. Es fehlt daher auch der Anreiz zum technischen Ausbau dieser Straße. Als Wasserstraße stünde die Donau zur Verfügung, ihre Regelung ist besonders im ungarischen Teil vernachlässigt; soweit sie die serbisch-ungarische Grenze bildet, wird politisch ihre Regulierung behindert. Das große Hindernis des „Eisernen Tores", beim Durchbruch des Stromes durch das Gebirge, wird nur mangelhaft behoben, außerdem hob Ungarn dort eine außerordentlich lästige Steuer für die Schiffahrt durch die regulierte Strecke ein.

Ins Gebiet der unteren Donau führt keine einzige zweigleisige Bahn, die Bahnen überschreiten ganz unnütz den Karpathenkamm, statt das günstige Gefälle des Donautales auszunutzen. Süd- und Oststraße blieben seit dem 18. Jahrhundert auf den Lokalverkehr beschränkt, was auch auf die Weststraße Einfluß ausübte. Die ungünstige Führung der Eisenbahn gegen die Schweiz von Salzburg bis Wörgl und weiterhin über den Arlberg (um die Überschreitung der deutschen Grenze durch eine österreichische Bahn zu vermeiden), trug das ihre dazu bei, den Verkehr auch nach Westen zu unterbinden.

*) Über die Lage Wiens sagt Teutter: „Von der ältesten Vorzeit an konzentrierte sich hieher (ins Wiener Becken) der Verkehr, und vermöge seiner günstigen Lage im Herzen Mitteleuropas strömten hier die Waren des Abend- und Morgenlandes, des eisigen Nordens von der Ostsee her und des sonnigen Südens von der Adria zusammen. Hier mußte, wenn nicht die geschichtliche Lage der Länder es verhinderte, eine große Handelsstadt sich erheben, hier auch das Zentrum eines Staates liegen, der sich an den ins Wiener Becken laufenden Straßen entlang nach allen Richtungen ausdehnte. Eine Geschichte der Straßen des Wiener Beckens ist nicht allein die Geschichte des Zentrums desselben, Wiens und seiner Vorläufer, sondern der gesamten österreichischen Länder". Und Penk sagt: „Wiens einzigartige geographische Lage — und nicht etwa bloß eine vorsichtige Heiratspolitik oder vorbedachte Eroberungen — hat die österreichisch-ungarische Monarchie zusammenwachsen lassen. Dies ist geschehen unter dem Zwange geographischer Verhältnisse".

Digitized by Google

nordhang zum Rhein geführt hätte, mußte von Salzburg aus die schwere Hochgebirgsstrecke bis Innsbruck, von dort aus die noch ungünstigere Strecke über den Arlberg ins obere Rheintal nehmen. Diese Eisenbahnführung war ein schweres Hindernis für die verwaltungstechnische Angliederung von Tirol und Vorarlberg, die nie richtig mit dem Reich in Verbindung standen, deren Bodenreichtümer nie ausgenutzt wurden. Nebenbei war diese schlechte Bahnverbindung gegen Westen auch ein großes Hindernis für den Verkehr zwischen Ost- und Westeuropa.

Gut funktionierten nur die Nord- und Nordweststraßen und darauf ist das reiche Aufblühen Böhmens, Mährens und Schlesiens zurückzuführen. Die Verlängerung der Nordstraße nach Galizien dagegen versagte wieder. In Westgalizien war es der passive Widerstand der Polen, der die einheitliche Verwaltung ausschloß, in Galizien trat dazu noch der Kampf zwischen den Ukrainern und den Polen, gegen deren Vorherrschaft sich die Ukrainer auflehnten. Dadurch kam es, daß auch die Reichtümer Galiziens größtenteils ungehoben blieben.

Das Habsburgerreich hat sonach nur den Äußerlichkeiten nach als Einheit bestanden, nicht aber in Wirklichkeit. Seiner Funktion als Hüter des mitteleuropäischen Straßennetzes hat es nicht entsprochen, das hat in erster Linie seinen Verfall zur Folge gehabt, das war aber auch eine Hauptursache, daß der Weltkrieg ausgebrochen ist. Denn daß durch die Absperrung der Straßen nach Osten unter ungarischem Einfluß der Handelsverkehr mit den Agrarstaaten am Balkan behindert war, hat mit zu der großen Unzufriedenheit beigetragen, die schließlich explosiv sich in den Ereignissen vor Kriegsanfang äußerte.

Eine Mitursache des Zerfalls darf freilich nicht vergessen werden. Im Habsburgerreich waren nur die Madyaren und die Tschechen als ganze Völker vereinigt, von der großen Zahl der übrigen Völker waren nur Teile im Habsburgerreich aufgenommen. Nun war das Zusammengehörigkeitsgefühl mit den Stammesbrüdern außerhalb des Reiches bei allen Völkern so übermächtig (ausgenommen vielleicht bei den Deutschen), daß dieses immer wieder die Oberhand über die Notwendigkeiten des Reiches gewann. Im Habsburgerreich fühlte sich außer den Ungarn kein Volk wohl und die Ungarn hatten dank dem Umstand, daß sie als einziges unter den habsburgischen Völkern in Gänze vereint waren, übermächtigen Einfluß. Im eigentlichen Österreich (den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern) wurden vom internationalen Herrscherhaus die einzelnen Völker gegeneinander ausgespielt, um so die Einheit nach außen wenigstens aufrecht zu erhalten, die die unglückselige Zweiteilung zerstört hatte. Dieses System bewirkte dann die folgenschwere Auswahl des höheren Beamtenkörpers, in welchen nicht die fachlich tüchtigsten, sondern jene aufrückten, die in dem Hin- und Herschwanken der Verwaltung am besten sich über Wasser zu halten vermochten.

Damit hätten wir die Erkenntnis, die wir brauchen, um an die praktischen Folgerungen schreiten zu können. Diese Erkenntnis erlangten wir und das muß nochmals und kann nicht laut genug betont werden, indem wir uns über den Menschen stellten, ihn als Teil der Natur ansahen und das Gesetzmäßige in der Abhängigkeit von der Geographie des Erdteils ermittelten, dem die europäischen Völker in ihrem Leben und in ihrer Entwicklung unterworfen waren und weiter unterworfen sein müssen. Gegen diese Abhängigkeit sich auflehnen zu wollen, wäre Wahnsinn, das einzelne Volk, das dies unternehmen würde und durch dieses Volk aber auch alle europäischen Völker und damit die Welt müßten es durch schwere Unruhen bitter büßen, die unbarmherzig andauern würden, bis das Hindernis behoben wäre.

Und wenn jetzt an die Neuorganisation Europas geschritten wird, muß diese Erkenntnis ihre Grundlage bilden, sie heißt aber Freiheit der europäischen Durchzugsstraßen.

In Europa kann nicht früher Ruhe eintreten, bevor nicht das mitteleuropäische Straßenkreuz mit seinen letzten Ausläufern*) frei seine Funktion zu erfüllen vermag.

Das Habsburgerreich, das die Freiheit der europäischen Durchzugsstraßen in beschränktem Maße gewährleistete, ist zerfallen, an seine Stelle sind eine Reihe von selbständigen Staaten getreten, die ganz und gar nicht gewillt sind, wieder in die alte, jedes einzelne drückende Gemeinschaft zurückzukehren; aber wenn man nach den Teilrichtungen dieses Straßenkreuzes diese Staaten durchgeht,

braucht Rumänien, die Ukraine, braucht Polen durch den tschechoslowakischen Staat längs der Nordstraße freie Durchfuhr nach Deutschösterreich, nach der Schweiz und nach Italien;

ist für die Tschechoslowakei, für Deutschösterreich, für ganz Westeuropa die freie Oststraße nach Ungarn, nach Rumänien und dem Balkan notwendig;

den Tschechoslowaken, Deutschösterreich, Ungarn, in einem geringeren Ausmaße selbst den Polen ist freie Ausfahrt an die Adria längs der Südstraße unerläßliche Lebensnotwendigkeit;

allen Oststaaten aber ist der freie Verkehr gegen Westeuropa auf der Weststraße erforderlich.

Es handelt sich jetzt darum, wie die Freiheit dieser Straßen sichergestellt werden soll, wenn keine staatliche Organisation die Völker bindet. Nicht allein frei müssen die Straßen sein, sie müssen funktionieren, das heißt sie müssen betriebsfähig ausgebaut sein und auch betrieben werden. Als Straßenform kommen dabei heute für den binnenländischen Fernverkehr die Binnenschiffahrtswege (und zwar natürliche und künstliche), Eisenbahnen, voraussichtlich auch die gewöhnliche Straße für Kraftwagenverkehr und der Luftverkehr in Betracht.

Bezüglich der natürlichen Wasserstraßen ist man an das Problem schon herangetreten, und zwar für den Rhein wie für die Donau. Es ist als möglich erkannt und teilweise praktisch erprobt worden, daß gemeinsame Verträge zwischen allen an einem Strom liegenden Staaten geschlossen werden, welche den Ausbau des Stromes in dem Gebiet jedes einzelnen Staates gewährleisten.

Schwieriger ist die Sache oder vielleicht nur neuartig, wo künstliche Wasserstraßen herzustellen sind (Donau-Oder-Weichsel-Kanal und Rhein-Main-Kanal) und wo es sich um Eisenbahnen handelt. Die künstlichen Wasserstraßen sind durchgehend neu zu bauen und auch Eisenbahnlinien, so die Ausfahrt an die Adria am Alpenosthang, sind zum Teil neu anzulegen. In diesem Fall könnte der Bau und der Betrieb von einer zwischenvölkischen Gesellschaft geführt werden, an der alle in Betracht kommenden Staaten geldlich beteiligt sind. Bezüglich der bestehenden Bahnen müßten, wo die Zusammenfassung zu einer einheitlichen Linie nicht erreichbar ist, Übereinkommen, ähnlich wie das Wagenübereinkommen des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen, abgeschlossen werden, jedoch mit Gültigkeit für ganz Europa oder besser für die ganze Welt, sowie jenes Übereinkommen bezüglich des Weltpostverkehrs. Und so wie der Weltpostverein von Bern aus geleitet wird, wäre die Schweiz für den Sitz der Leitung dieser Verkehrsvereinigung wie von der Natur vorausbestimmt.

*) Das sind die schlesisch-galizische Straße bis zum Schwarzen Meer, die Verzweigung der Donaustraße gegen Saloniki und gegen Konstantinopel und die Straßen durch die Adria.

Digitized by Google

Diese Stelle hätte auch die Bestimmungen bezüglich des Luftverkehrs festzulegen und ihre Einhaltung zu überwachen: polizeiliche Bestimmungen, wie solche bezüglich des Hilfs- und Rettungsdienstes bestehen.

Der Abschluß dieses Verkehrsübereinkommens hätte einen Teil der Friedensverhandlungen zu bilden; die Friedenskonferenz hätte auch die Zwangsmittel zu seiner Einhaltung festzustellen; sie wären dieselben oder ähnliche, wie sie zur Sicherung der Freiheit der Meere bereitgestellt werden sollen.

Es müßte selbstverständlich jedem Staate freigestellt bleiben, mit den solcherart festgelegten Hauptlinien des Durchzugsverkehrs in Konkurrenz zu treten. Wenn der tschechische Staat die Absicht hat, den Fernverkehr Westeuropa—Balkan vom oberen Donautal abzulenken und über Prag—Preßburg zu leiten, so darf ihm kein Hindernis bereitet werden, insofern er dies durch besseren Ausbau seiner Verkehrswege oder billigen Betriebsführung im Konkurrenzwege erzielt. Keinesfalls dürfte er aber die Erreichung seiner Absicht dadurch erzwingen, daß er den Verkehr der anderen Staaten nach West durch Absperrung der Zufahrtswege künstlich (oder mit Gewalt) unterbindet*).

Die Frage der „freien Straße" ist der Kernpunkt des europäischen Problems. Nur ihre Lösung kann Europa den Frieden bringen, den es durch Jahrhunderte entbehrt. Die Lösung des Problems in Form des Habsburgerreiches war ja keine vollständige — der Frieden in Europa gleichfalls nur ein äußerlicher. Die politischen Wirren im Habsburgerreich, die ständige politische Spannung ließen eine gute Entwicklung der mittel- und südeuropäischen Völker nicht zu.

Wird die Frage auf der Friedenskonferenz gut gelöst, ist eine der schwersten Sorgen der Menschheit behoben, wenn nicht, dann haben wir nur Waffenruhe bis zum neuen Tanz.

1914 sind die Völker des Habsburgerreiches mit Begeisterung in den Kampf gezogen, weil die Spannung einfach nicht mehr erträglich war, die gewaltsame Lösung als einzige Möglichkeit erschien, diesen furchtbaren Druck, der sich im ganzen Wirtschaftsleben bis ins Privatleben des bescheidensten Arbeiters äußerte, zu erleichtern. Und als Naturnotwendigkeit müßte es neuerlich zur Explosion kommen, wenn die europäischen Lebensadern auch nach dem fürchterlichen Ereignis dieses Krieges unterbunden blieben.

Davor bewahre uns die freie europäische Straße!

Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung*).

(Schluß zu Heft 1).

In Österreich folgte der Vollendung der neuen Alpenbahnen die Reform des Lokalgütertarifs der Staatsbahnen. Sie fand Ausdruck in einer planmäßigen Bevorzugung Triests zumal in den Einfuhrtarifen entsprechend dem österreichischen Differentialzollsystem und dem Charakter Triests als eines gleich Hamburg überwiegenden Einfuhrhafens. Die Tarifermäßigungen für Süddeutschland gingen dabei über das Maß der Entfernungskürzung hinaus. Auch im böhmischen Verkehr wurde zur differentiellen Tarifbildung gegriffen. „Schon das vorliegende kurze Güterverzeichnis legt übrigens Zeugnis ab für die Umsicht, mit der die natürliche Anziehungskraft des österreichischen Adriahafens, die industrielle Struktur Böhmens und die Wettbewerbsmöglichkeit gegenüber Hamburg in die Berechnung eingestellt worden sind" (S. 167). Am Schlusse dieses Kapitels wird als das wichtigste Problem der allgemeinen Ausgestaltung des Seehafentarifsystems festgestellt, das deutsche Seehafengebiet den einheimischen Nordseehäfen wie bisher zu erhalten. Zu diesem Zwecke wird empfohlen, die holländischen Rückvergütungen wenigstens nach ihrer durchschnittlichen Höhe der deutschen Tarifbildung zugrunde zu legen, die engeren Wettbewerbstarife derart aufzubauen, daß die Frachtgleichheit zwischen Rotterdam und Hamburg erreicht würde, endlich bei diesen Tarifen eine größere Vereinheitlichung des Güterverzeichnisses durchzuführen. Ferner empfehlen sich tarifpolitische Ausgleichsmaßnahmen, namentlich eine Ermäßigung des im Jahre 1889 eingeführten preußischen Ausfuhrstückguttarifs und eine Erleichterung des Sammelladungsverkehrs.

Das 3. Kapitel handelt von dem Bremer Baumwollmarkt und den Baumwolltarifen. Bremen hat, dank seiner alten überseeischen Beziehungen zu Nordamerika — die Auswandererschiffe brachten Baumwolle als Rückfracht — und der besonderen Pflege dieses Geschäftszweiges durch Handelsorganisation (Baumwollbörse), Hafen und Lagerungseinrichtungen, die Vormachtstellung Liverpools in der Baumwolleinfuhr für den deutschen Spinner gebrochen und die ursprünglich auf das westfälische Spinnereigebiet beschränkte Einflußzone des Weserhafens unter der fördernden Mitwirkung der preußischen Staatsbahnverwaltung durch zweckentsprechende Tarifmaßnahmen im Wettbewerb mit Rotterdam, Antwerpen und Havre bis nach dem Elsaß und Baden ausgedehnt. Seit der Eröffnung der Tauernbahn trat zu diesem Wettbewerbe jener von Triest hinzu, der sich namentlich in ganz Bayern geltend machte und dessen Wirkungen ein neuer deutscher gestaffelter Seehafeneinfuhrtarif für Baumwolle abzuschwächen suchte. Die darin gewährten Ermäßigungen dürfte wegen des anhaltenden Widerstandes Bayerns nach Ansicht des Verfassers zum größeren Teile Preußen übernommen haben. Wie in einer Anmerkung auf S. 209 hervorgehoben wird, ist Österreich in der Spezialisierung nach Güterarten viel weiter gegangen als Deutschland, wofür der Artikel Baumwolle im adriatisch-österreichischen und adriatisch-deutschen Verkehre Belege bietet. Durch das österreichische Verfahren wird die Beziehung zwischen der Tarif- und Wirtschaftspolitik noch enger. Interessant ist ferner, wie der Verfasser beifügt, die Verbindung dieser Spezialisierung nach Güterarten mit der Berücksichtigung des Moments der „spezifischen Kostenprovokation", wonach amerikanische Baumwolle bei Aufgabe von 10 t in offenen Wagen den billigsten Frachtsatz im österreichisch-adriatischen Verkehre zu zahlen hatte. Die deutsche Tarifpolitik war nun bestrebt, die württembergische Baumwollspinnerei der bayrischen gleich günstig zu stellen, Sachsen anzuschließen und die gleichmäßige Behandlung der norddeutschen Häfen selber zu sichern.

Die nun folgenden Erörterungen geben wertvolle Aufschlüsse über die Geschäftsformen, in denen die nordamerikanische, ägyptische, indische und levantinische Baumwolle zur Einfuhr und in den Verbrauch gelangt und wie sich in Bremen, dank dem dortigen Markte, seinen vorbildlichen „Bedingungen", den Bahntarifen, die dort einlangende Speditionsware in Marktware verwandelt. Die typische Geschäftsform bei der Entnahme vom Bremer Markte ist neben dem Lokogeschäft in prompter Platzware das „Franko-Waggon"-Geschäft, wobei der Verkäufer die Transportkosten bis an den Waggon und die Kosten der Verladung in denselben zu tragen hat. In Bremen lag die Marktbildung für nordamerikanische Flocke, wogegen in Hamburg auch ein reges Speditionsgeschäft in ostindischer Baumwolle bestand, die die östlichen, süd-

*) Die Absperrung der Nordstraße durch den tschechoslowakischen Staat für die Durchfuhr von polnischer Kohle, von landwirtschaftlichen Erzeugnissen aus der Ukraine, Rußland und Rumänien gegen Deutschösterreich und Westeuropa müßte ähnliche Folgen haben, wie die ungarische Absperrungspolitik bezw. der Oststraße, die als eine Hauptursache des Weltkrieges anzusehen ist.

Digitized by Google

lichen und südwestlichen deutschen Spinnereigebiete auch über Triest, Genua oder im Mannheimer Umschlag über Antwerpen bezogen. Für die ägyptische, immer mehr verbrauchte Baumwolle waren Triest, Genua und Antwerpen, für Rheinland-Westfalen Rotterdam die Haupteinfuhrhäfen, da für diesen Artikel die Mittelmeerhäfen einen ihnen das Übergewicht sichernden Vorsprung für Süddeutschland bei der Zufuhr von Alexandrien haben. Die hafentechnische Rückständigkeit Havres, des zweitgrößten Festlandshafens für die Einfuhr amerikanischer Baumwolle, gegen Bremen wurde schon vor dem Kriege durch den Bau eines großen Durchgangslagerschuppens behoben. Die den Schluß des Kapitels bildenden Vorschläge des Verfassers für die künftige Gestaltung der Baumwolleinfuhrtarife fassen in erster Reihe die tarifarische Sicherung des elsässischen Spinnereigebiets ins Auge. Für Rheinland und Westfalen wird empfohlen, die Gleichstellung zwischen Bremen und dem durch den Krieg begünstigten Rotterdam festzuhalten.

Gegenstand des 4. Kapitels ist der Ausbau der Seehafentarife im Rahmen der allgemeinen Verkehrspolitik. Hier wird zunächst eine Reihe von Fragen aufgerollt und beantwortet: welche Güter eignen sich dazu, Gegenstand frachtpolitischer Maßnahmen zu werden und durch welche tarifarische Mittel ließe sich auf ihre Loslösung von fremden Märkten und auf die Auswahl der in Betracht kommenden Erzeugungsländer Einfluß gewinnen; wie ordnen sich solche Maßnahmen der allgemeinen Verkehrspolitik ein, wie gestalten sich die Ausfuhrermäßigungen und die gemeindeutschen Tarifmaßnahmen, wie die Beziehungen zu Österreich-Ungarn und welcher Art ist das Verhältnis der Seehafenpolitik der Eisenbahnen zur allgemeinen Verkehrspolitik, insbesondere zu den Wasserstraßen? Als Beantwortung dieser Fragen — sie ist nicht sehr übersichtlich gegeben — mag etwa folgendes dienen:

1. Der Einfluß der preußisch-deutschen Eisenbahntarifpolitik auf den Speditions- und Marktverkehr der Seehäfen wird, ohne ihn als allein ausschlaggebend anzusehen, bezüglich einiger der wichtigsten Einfuhrwaren nachgewiesen und die Bedeutung der hiedurch geförderten Lagerbildung in dem heimischen Hafen an Beispielen gezeigt. Von Interesse ist die hier eingeflochtene Bestreitung der auch in der Literatur vielverbreiteten Annahme, daß Tarifermäßigungen bei hochwertigen Gütern, wo also die Frachtauslagen im Verhältnis zum Tauschwerte nur eine untergeordnete Rolle spielen, nicht in der Lage seien, die Güterbewegung in irgend einer Form zu beeinflussen. Das Gegenteil wird auf statistischer Grundlage von Seibt in seinem Aufsatz über die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Binnenwasserstraßen in Schmollers Jahrbuch 1902 wie auch durch die theoretische Überlegung erwiesen, daß der Wettbewerb des Weltmarktes, der auf den Preisen lastet, dazu zwingt, jede noch so geringfügige Ersparnismöglichkeit bis aufs letzte auszunutzen. Aus dem Werte einer Ware lassen sich also grundsätzliche Bedenken gegen die Wirksamkeit von Tarifmaßnahmen nicht herleiten. 2. Die nächste Frage, die die Anwendungsbedingungen der Seehafentarife in der Richtung betrifft, ob diese dem erweiterten Tarifzweck entsprechend, wie etwa der Lagerhaltung durch deren tariftechnische Bevorzugung, ausgestaltet und ihrem inneren Wesen nach der künftigen Handelspolitik dienstbar gemacht werden sollen, wird wegen des in der bisherigen Gestaltung des Systems gelegenen Vorteils, unbeschränkt zu wirken, verneint. Der handelspolitischen Verwertung der Seehafeneinfuhrtarife, etwa durch deren Beschränkung auf direkte Warenbezüge nach dem Muster der Surtaxe d'entrepot oder durch ein tarifarisches Analogon zum Droit de pavillon werden überwiegende Bedenken entgegengestellt. Dagegen wird einer Beschränkung der Tarifermäßigungen auf die Rohstoffeinfuhr aus bestimmten Erzeugungsgebieten das Wort geredet, wobei auf die nach dem Kriege zu gewärtigende Verengung des Rohstoffspielraumes für Deutschland auch außer dem Falle eines Wirtschaftskrieges durch den verstärkten Mitbewerb der Neutralen sowie der an der Peripherie Kriegführenden hingewiesen wird. Deutschland werde sich daher auf die außerhalb des britischen Machtkreises gelegenen Erzeugungsgebiete stützen müssen. 3. Mit der Ausdehnung des Einfuhrtarifsystems müßte aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen (Ausnutzung des Rollmaterials in beiden Richtungen) eine entsprechende Erweiterung des Ausfuhrtarifsystems Hand in Hand gehen. Für die Zeit der Übergangswirtschaft werde Deutschland mit allen Mitteln versuchen, seine Ausfuhr im Interesse seiner erschütterten Währung zu heben. Das Problem der Seehafentarife hängt in dieser Hinsicht mit der künftigen Ausfuhrpolitik im ganzen zusammen, die ihre Lösung nicht nur für die Übergangs- sondern auch für die Friedenszeit suchen muß. So herrscht in den Vertretungskörpern Übereinstimmung, daß die für die Kriegszeit aufgehobenen „reinen Ausfuhrtarife" nach Friedensschluß wieder einzurichten seien. Dies gilt namentlich für den Steinkohlenverkehr nach der Küste. Als vorbildlich wird der Vertragzugtarif über Emden empfohlen. 4. Ohne Mitwirkung Süddeutschlands, vor allem Bayerns, ist eine wirkungsvolle Seehafentarifpolitik unmöglich. Hier spielt die Kanalpolitik (Main—Donau) mit, deren Folge die Verkehrsverschiebung von den deutschen nach den belgisch-holländischen Häfen wäre. Durch den Kanalplan wird das ganze Problem der gemeindeutschen Tarifbildung aufgerührt. Das künftige Verhältnis zu Triest steht in dem größeren Zusammenhange der Ausgestaltung der wirtschaftlichen Beziehungen zu Österreich-Ungarn. Der Verfasser erinnert hier an die schon vor dem Kriege in ansehnlichem Maße erreichte Übereinstimmung in eisenbahntarifarischen Dingen und verweist auf die Vorschläge von der Leyens („Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reiche, Österreich und Ungarn" in den Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 155), von denen er in der Zusammenfassung aller Eisenbahnen der Vertragsstaaten in den Formen der deutschen Generalkonferenz mit einer ständigen Tarifkommission in Verbindung mit einem Ausschuß der Verkehrsinteressenten sowie in der Regelung der Ausnahmetarife durch einen gemeinsamen Eisenbahnrat behufs Ausgleichung der widerstreitenden Hafeninteressen einen sehr glücklichen Gedanken erblickt. Wir können dieser günstigen Beurteilung nur vollinhaltlich beistimmen und geben die Zuversicht nicht auf, daß dieser Gedanke sich nach dem Schwinden der begreiflichen Verdunklung, die er derzeit infolge der Kriegskatastrophe erleidet, unter allen Umständen zur Geltung durchringen werde. 5. Die Frage der Einordnung der Seehafentarife in die allgemeine Verkehrspolitik führt dazu, auf das Verhältnis zu den Binnenwasserstraßen einzugehen. Hier wird zunächst die Frage erörtert, ob der Wettbewerb zwischen Bahn- und Wasserweg sich in den letzten 50 Jahren zugunsten der Schienenstraße verschoben hat. Die angeführten statistischen Zahlen (Streckenlänge, beförderte Gütermenge, geleistete Tonnenkilometer) beweisen eher das Gegenteil. Die Stellung der Wasserstraßen hat sich infolge der Eisenbahnverstaatlichung, dank der vermittelnden Politik der Staatseisenbahnverwaltung, unzweifelhaft erheblich gebessert. Der immer stärkeren Ausprägung dieser Politik bezüglich der Ausnahmetarife konnten sich die Seehafentarife nicht entziehen. Gleichwohl sind in den Ausnahmetarifen Wettbewerbselemente insolange nicht ganz zu vermeiden, als dem Staate jeder Einfluß auf die Frachtbildung der Binnenwasserstraßen fehlt. Gegen die Übertragung der Seehafentarife auf die Binnenumschlagsplätze sprechen in Preußen neben allgemeinen verkehrspolitischen insbesondere verkehrstechnische und finanzielle Gründe. Anders gehen die süd- und

Digitized by Google

mitteldeutschen Bahnen vor, die sich frachtpolitisch an die Ströme angeschlossen haben und dadurch nicht nur ihr Bahnsystem unabhängig erhalten, sondern es auch auf die längsten Strecken ausnutzen. Die gemeinsamen Tarifmaßnahmen zwischen den einzelnen Teilen Deutschlands — zum wichtigen Teil die Seehafentarife — tragen daher den Charakter eines „Interessenausgleichs". 6. Die trotz günstiger Verkehrsentwicklung schlechte Lage des deutschen Binnenschiffahrtsgewerbes vor dem Kriege läßt sich auf dessen unvollkommene organisatorische Durchbildung zurückführen. Es bedarf eines einheitlich durchgeführten Verkehrswesens. Zu diesem Zwecke hat Ulrich die Verstaatlichung der Binnenschiffahrt (Schleppmonopol und Frachtfestsetzung), Wirminghaus die Bildung einer Zwangsorganisation für sämtliche Binnenschiffahrtsbetriebe — zunächst im Rheingebiet — vorgeschlagen. Der Krieg hat schon in die Freiheit der Binnenschiffahrt nachhaltig eingegriffen und sie in Betriebsverbände für militärische Transporte vereinigt. Diese noch weiter auszugestaltenden Verbände könnten in Zukunft Bedeutung erlangen. Der Staat würde durch die neuen Organisationen auf die Frachten der Binnenwasserstraßen Einfluß gewinnen und sie in Übereinstimmung mit den Eisenbahntarifen halten, so daß eine einheitliche Leitung des Verkehrswesens möglich wäre. Sonst würde nach Fertigstellung der projektierten künstlichen Wasserläufe, wie etwa des bayrischen Kanalplanes, wobei die Eisenbahnen die Leitung verlieren und zu reinen Zubringern der Wasserstraßen würden, eine wachsende Zersplitterung der deutschen Tarifpolitik eintreten und vielleicht der wichtigste Erfolg der Eisenbahnverstaatlichung wieder aufgegeben. Bei der Erwägung, ob es nach dem Kriege Deutschlands erste Aufgabe sein kann, neue Industriemittelpunkte zu schaffen und kostspielige Verkehrswege nach Österreich-Ungarn zu bauen, statt die vorhandenen, wie von der Leyen geraten hat, durch organisatorische Maßnahmen in höherem Grade als bisher für den zwischenstaatlichen Verkehr einzurichten, wird die Verkehrspolitik, wenn sie ihre Richtlinien den allgemeinen ökonomischen Verhältnissen entnimmt, die aus der wirtschaftlichen und weltpolitischen Lage Deutschlands nach dem Kriege fließenden Aufgaben nicht übersehen können. Als nächste Folge des Krieges ergab sich mit Rücksicht auf das Anwachsen der persönlichen und sachlichen Betriebsausgaben der Eisenbahnen bei allen kriegführenden und neutralen Staaten eine Erhöhung der Tarife (in Preußen 15% Zuschlag zu den Güter- und Tiertarifen, die Nebengebühren schon vordem neugeregelt). Die Verteuerung würde, wenn gleichmäßig für den Normal- und Ausnahmetarifverkehr durchgeführt, deren gegenseitiges Verhältnis unverändert lassen. Wohl aber ändert sich das Verhältnis zu den Wasserstraßen und den Wettbewerbsfrachten ausländischer Schienenwege, weshalb bei der in Aussicht gestellten Umgestaltung der Tarife das künftige Frachtniveau der fremden Bahnsysteme in Betracht zu ziehen sein wird. Zunächst galt es, die Einnahmen aufzubessern, und zwar vornehmlich durch Abschaffung zahlreicher Begünstigungen in den Ausnahmetarifen. Die großen und grundlegenden Fragen der Ausnahmetarifpolitik werden erst die Friedenszeit nach Eintritt des „relativen Beharrungszustandes" beschäftigen, wenn sich die Verhältnisse klarer überblicken lassen. Einstweilen sind die Tarife vorzubereiten. Aber ihre Ausarbeitung gleicht einer Berechnung mit mehreren unbekannten oder nur annäherungsweise bekannten Größen. Mit diesem Ausblick schließt das Buch, das als eine ebenso gediegene wie anregende fachliterarische Leistung den beteiligten Kreisen bestens zu empfehlen ist. *Dr. v. Wittek, Wien.*

VERSCHIEDENES.

Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten in Wien. Am 6. Jänner l. J. widmete unser trefflicher Sängerverein dem Andenken Roseggers eine würdige Gedenkfeier, indem er Mozarts herrliches Requiem unter Mitwirkung der Kammersängerin Gertrude Förstel, Opernsängerin Hermine Kittel und der Opernsänger Franz Gallos und Julius Betetto und seines geladenen Frauenchors zur Aufführung brachte.

Hervorragend waren die Soli, insbesondere Frau Förstel, sehr gut der Frauenchor (im Alt allerdings nicht genug zahlreich besetzt) und gut der Männerchor. Mit der Leitung des Wiener Konzertvereins, dessen Orchester die Begleitung „besorgte", sollte die Vereinsleitung des Gesangvereins einmal ein ernstes Wort reden. Mirum sonum ließ das Orchester nicht hören; man hätte meinen können, es habe sich Substituten von den Symphonikern eines benachbarten Dorfes entliehen!

Die „Maurerische Trauermusik", mit der das Konzert eröffnet wurde, ging dementsprechend spurlos an den Hörern vorüber. Dr. Richard Plattensteiner hielt eine von hoher Begeisterung eingegebene Gedenkrede auf den heimgegangenen „Volks"dichter, die vielen Beifall fand.

Dr. Hilscher.

Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien. Sonntag, den 9. Februar 1919, 6 Uhr abends, Volkskonzert (außerordentliche Unternehmung) im großen Saale des Wiener Konzerthauses. Leitung: Chormeister Carl Führich. Mitwirkende: Franzi v. Formacher, Konzertsängerin. Hilde Kalser, Klavierkünstlerin. Vortragsordnung: F. Schubert: „Der Gondelfahrer" (Mayrhofer), Männerchor mit Klavier. Fr. Künstner: „Kampfesfrühling" (Karl Frank), Männerchor. M. Bruch. „Frithjofs Abschied", Szene aus der Frithjofsage (E. Tegner), für Baritonsolo, Soloquartett, Männerchor und Klavier. E. Göttl: „Altes Liebeslied", Männerchor. C. Führich: „Frühlingsstürme" (Fritz Stöber), Männerchor. E. S. Engelsberg: „Die Flucht der Liebe" (Beranger), Baritonsolo mit Männerchor und Klavier. Zwei Volkslieder: *a*) „Die Königskinder" („Des Knaben Wunderhorn"), für Männerchor bearbeitet von Ed. Kremser. *b*) „Greane Fensterl" (Steirer Volkslied), für Männerchor bearbeitet von Dr. J. Pommer. M. v. Weinzierl: „Maienwonne", Frühlingsbilder in Tanzform für Männerchor und Klavier.

Lebensmittelversorgung der Eisenbahner. Die Hauptwirtschaftsstelle im Staatsamte für Verkehrswesen hat im Dezember 1918 einen Wagen Ia Schweinefett angeschafft, der es ihr ermöglichte, in der Vorweihnachtswoche an die Wiener Eisenbahner und an die auswärtigen und in Wien diensttuenden Bediensteten unbeschadet der regelmäßigen Menge eine Fettzubuße von 4 dkg für den Kopf auszugeben. Der Preis betrug dank einer reichlichen Unterstützung K 35.—.

Da sich die Hauptwirtschaftsstelle im Monate Jänner 1919 weitere Mengen an Ia Schweinefett gesichert hat, ist diese Zentralstelle neuerdings in der Lage, im Jänner eine gleiche Zubuße zum selben Preise an das Personale in Wien und Niederösterreich und Anfang Februar an das gesamte Personale in Deutschösterreich auszugeben.

Da Fett zu jenen Nahrungsmitteln gehört, die zur Erhaltung der menschlichen Arbeitskraft am notwendigsten sind, ist das Streben des Staatsamtes für Verkehrswesen, die regelmäßige Fettmenge zeitweise durch Zubußen zu erhöhen, sehr zu billigen.

Elektrifizierungsamt der d.-ö. Staatsbahnen. Der Staatsrat hat mit Beschluß vom 3. Jänner 1919 die Errichtung eines dem Staatsrate unmittelbar unterstellten Wasserkraft- und Elek-

Digitized by Google

trizitätswirtschaftsamtes (W. E. W. A.) beschlossen, das den beteiligten staatlichen Ämtern in allen legislatorischen, technischen, administrativen und finanziellen Angelegenheiten des Ausbaues und der Verwertung der Wasserkräfte Deutschösterreichs die für die Erzeugung, Verteilung und Nutzbarmachung der elektrischen Energie und die einheitliche Behandlung dieser Fragen sicherstellenden Richtlinien weisen und deren Einhaltung überwachen soll. Insbesondere wird es Aufgabe des W. E. W. A. sein, die Finanzierung des Ausbaues von Wasserkräften und Fernleitungen in die Wege zu leiten.

Da das Staatsamt für Verkehrswesen die Elektrifizierung der Staatsbahnen durchzuführen hat, wird eine dem Staatssekretär für Verkehrswesen unmittelbar untergeordnete Dienststelle in diesem Staatsamt eingerichtet, die alle nötigen Vorarbeiten und Ausführungen durchzuführen und den dem Staatsamt für Verkehrswesen zustehende Einfluß auf die Erteilung von Konzessionen an private Konsensbewerber auszuüben und auf die Aufstellung und Durchführung eines Gesamtplanes für den Ausbau der Wasserkräfte in Deutschösterreich und eines Hauptverteilungsnetzes der aus diesen Wasserkräften gewonnenen elektrischen Energie unter Bedachtnahme auf etwa schon bestehende und projektierte Kraftwerke Einfluß zu nehmen hat. Dieses Amt wird schon in nächster Zeit seine Wirksamkeit beginnen.

Das W. E. W. A. besteht aus einem Direktorium, einer beratenden Kommission und einer Kanzlei. Das Direktorium, das dem Staatsrate unmittelbar verantwortlich ist, setzt sich aus dem „Vortragenden Staatsrate" als Vorsitzenden und den Leitern der beteiligten Staatsämter, sowie Vertretern der Länder, der Industrie und der Landwirtschaft als Mitgliedern zusammen. Zum „Vortragenden Staatsrate" wurde Staatsrat Dr. Wilhelm Ellenbogen ernannt.

In dem Wirkungskreis des Staatsamtes für öffentliche Arbeiten in Angelegenheiten der Wasserwirtschaft und des Elektrizitätswesens tritt im übrigen keine Änderung ein.

Kündigung des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. Von den Regierungen Frankreichs, Italiens und der Schweiz ist am 24. Dezember, bezw. 30. Dezember 1918 das internationale Übereinkommen zum 31. Dezember 1919 gekündigt worden. Die serbische Regierung fügte ihrer Note die Bemerkung bei, „daß dieses Übereinkommen nach dem Kriege die internationalen Bedingungen für den Güterverkehr nicht in nützlicher Weise ordnen kann".

Falls dies nicht bedeutet, daß das Übereinkommen in neuer Gestalt abgeschlossen werden soll — wahrscheinlich unter vorwiegender Berücksichtigung des französischen Rechtes — wäre damit das Ende einer seinerzeit auf der ganzen Welt als höchst bedeutsam gepriesenen Errungenschaft auf dem Wege zur Vereinheitlichung des Verkehrsrechtes gekommen. Ebenfalls eine höchst bedauerliche Folge des Krieges!

Maßnahmen der preußischen Eisenbahnverwaltung. Die „Deutsche Allg. Ztg." schreibt: Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat großzügige Maßnahmen ergriffen, um durch Schaffung von Arbeitsgelegenheit an seinem Teil wirksam mitzuhelfen, den Wiederaufbau des Wirtschaftslebens möglichst schnell in Gang zu bringen und die sofortige Eingliederung zahlreicher männlicher Arbeitskräfte in den Eisenbahnbetrieb und das deutsche Wirtschaftsleben zu ermöglichen.

An Fahrzeugen und Lokomotiven ist neben dem laufenden Bauauftrag dieses Jahres der volle Bedarf für 1919 in Bestellung gegeben, so daß der gesamte Bauauftrag der Fahrzeugindustrie sich auf etwa $1^1/_2$ Milliarden Mark beziffert. Zur Vorbereitung und Herstellung wurden auch das Kleingewerbe und Handwerkerkreise herangezogen. Hiedurch wurde nicht nur Arbeit für weite Kreise geschaffen, sondern es ist auch eine Beschleunigung der Arbeitsausführung gewährleistet. Weitere Beschaffungen von Material und Gerät aller Art sind in die Wege geleitet. An den Lieferaufträgen über diese Gegenstände sind zahlreiche Fabrik- und Handwerksbetriebe, aber auch Handel und Gewerbe beteiligt, da die Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung außerordentlich vielseitige sind. Diese Lieferaufträge haben einen Wert von über einer halben Milliarde Mark. Weiters ist mit allen Mitteln die eigentliche Bautätigkeit der Eisenbahnverwaltung, die während der Kriegszeit zum großen Teil stillgelegt werden mußte, alsbald wieder in Gang gesetzt und beschleunigt, auch zahlreiche neue Bauten, die zurückgestellt waren, sind begonnen und werden noch vorbereitet. Die wiederentwickelte Bautätigkeit und die weiter noch in Vorbereitung begriffene stellt einen Wert von wieder $1^1/_2$ Milliarden Mark dar.

Auch von der Wasserbauverwaltung sind bereits gewaltige Aufträge vergeben und es ist allgemein verfügt worden, zur Beschleunigung der Unterbringung der Bauarbeiten das öffentliche Ausschreibungsverfahren nicht zu benutzen, sondern die Arbeiten an bewährte Unternehmer zu vergeben nicht aber an Außenseiter, die ein Gelegenheitsgeschäft machen wollen. Wo es angebracht erscheint, können die Bauarbeiten

Verkehr und Einnahmen der deutschösterreichischen Eisenbahnen im Jahre 1918.

Verwaltung	Monat	Befördert wurden: Personen	+ — gegen 1917	Güter t	+ — gegen 1917	Eingenommen wurde für: Personen und Gepäck	+ — gegen 1917	Güter	+ — gegen 1917	Zusammen	+ — gegen 1917
Aussig-Teplitzer E.											
Altes Netz .	Dezember	565.588	— 31 007	432.594	— 138.640	—	—	—	—	1,582.324	+ 513.848
Neues Netz .		343.372	+ 45.276	53.108	— 1.794	—	—	—	—	681.420	+ 170.245
Zusammen .		908.960	+ 14.269	485.702	— 140.434	—	—	—	—	2,263.744	+ 684.093
Buschtěhrader Eisenbahn .	Dez.	671.610	+ 38.189	346.990	— 157.850	974.923	+ 323.096	5,148.735	+ 588.504	6,123.658	+ 911.600
Graz-Köflacher Eisenbahn .	Nov.	146.046	+ 7.910	49.127	— 5.503	146.571	+ 1.362	312.537	— 41.699	459.108	+ 43.061
Kaschau-Oderberger Eisenbahn, österr. Netz öst. Str.	Dez.	237.602	—	105.468	—	327.198	—	445.190	—	772 388	— 1,190 620

Digitized by Google

auch schon vor dem endgültigen Abschluß der Bauverträge begonnen werden. In den eigenen Betrieben der Eisenbahnverwaltung sind einschneidende Maßnahmen zur Vermehrung und Beschäftigung des Personals getroffen worden. In den Werkstättenbetrieben werden durch Einlegung doppelter und dreifacher Schichten und durch Verstärkung der Bahnunterhaltungsrotten sowie durch Einführung der Achtstundenschicht größere Mengen von Leuten eingestellt. Auch bei den Ausbesserungsarbeiten des Bahnkörpers ist der Achtstundentag eingeführt. Die in den Eisenbahnbetrieben bisher beschäftigten Frauen, deren Zahl sich während des Krieges auf etwa 100.000 belief, werden langsam aus dem Dienste herausgezogen und durch männliche Angestellte ersetzt.

Im ganzen hat die preußische Eisenbahnverwaltung durch ihre Bau- und Beschaffungstätigkeit Aufträge im Werte von über 3 Milliarden Mark in Aussicht genommen. Hiezu treten die Aufträge der Staatsbauverwaltung. Die für die Eisenbahnverwaltung tätigen Industrien werden somit während des Winters gut beschäftigt sein.

Betriebsergebnisse der Eisenbahn Wien-Aspang im Geschäftsjahr 1917. Die Verkehrseinnahmen haben gegen das Vorjahr eine namhafte Steigerung erfahren, da

der Personen- und Gepäckverkehr	K 2,998.685	(1,767.378)
der Güterverkehr	„ 4,759.970	(4,048.571)
die verschiedenen Einnahmen . .	„ 57.964	(112.126)
zusammen	K 7,816.619	(5,928.075)

ergab.

Die Steigerung betrug daher im

Personen- und Gepäckverkehr	69·76%
Güterverkehr	17·57%
verschiedene Einnahmen.	— 48·30%
zusammen daher	+ 31·85%

Von den Betriebsausgaben entfielen auf:

Allgem. Verwaltung .	K 170.000	(108.553)	+ 56·61%
Bahnaufsicht u. Bahnerhaltung	„ 903.937	(488.173)	+ 85·17%
Verkehrs- u. kommerzieller Dienst . .	„ 1,939.239	(1,261.029)	+ 53·78%
Zugförderungs- und Werkstättendienst.	„ 1,284.582	(834.126)	+ 54·00%
Mitbenutzung fremder Strecken	„ 103.455	(89.113)	+ 16·09%
Allgemeine Unkosten.	„ 1,935.284	(945.679)	+ 104·65%
zusammen	K 6,336.499	(3,726.675)	+ 70·03%

Diese Ausgaben haben daher 81·06% (62·86%) der gesamten Einnahmen aufgezehrt. Die Betriebszahl betrug 56·30 (46·91). Die Steigerung der Ausgaben war durch sprunghafte Preiserhöhungen der Betriebsstoffe, Steuern und Personalausgaben veranlaßt. Von den Mehrausgaben entfallen K 905.822 auf Personalkosten, K 239.254 auf Betriebsstoffe (darunter allein K 173.784 auf Lokomotivkosten), K 905.860 auf Steuern, der Rest auf die Verkehrssteigerung.

Geleistet wurden:

645.883 (+ 2·52%) Zugkilometer,
1,242.201 (+ 1·99%) Lokomotivkilometer,
173,683.800 (+ 3·86%) Bruttotonnenkilometer,
59,276.800 (+ 8·38%) Nettotonnenkilometer,
24,393.400 (— 0·11%) Wagenachskilometer.

Der Betriebsüberschuß betrug K 1,893.636 (2,749.353). Nach Abschlag für Verzinsung und Wertabschreibung von K 935.454 verbleibt daher ein Reingewinn von K 958.182, der samt Gewinnvortrag aus dem Jahre 1916 von K 3,881.332 also zusammen von K 4,839.515, der Generalversammlung zur Verfügung verblieb.

Von diesem Betrage wurden K 1,850.000 zu verschiedenen Rücklagen und K 558.000 als Dividende verwendet und der Rest von K 2,381.105 auf neue Rechnung vorgetragen.

Der Pensionsfonds belief sich auf K 430.879; er zählte 446 aktive Mitglieder, 160 Personen standen im Genusse von Pensionen.

Die Einnahmen der Krankenkasse betrugen K 43.660, die Ausgaben K 43.839, der Abgang wurde aus dem Reservefonds gedeckt, der mit K 38.618 ausgewiesen ist. Die Kasse zählte 927 männliche und 117 weibliche, zusammen 1044 Mitglieder.

Lokomotiven waren 31, Tender 12, Personenwagen 103 mit 4882 Sitzplätzen, Güterwagen 636 und 31 sonstige Betriebsmittel vorhanden.

Die Betriebslänge betrug 89 km, die Tariflänge 92 km, an die 15 Schleppgeleise mit einer Länge von 19·5 km anschließen.

Befördert wurden im ganzen:

2,568.200 Zivilpersonen,	wofür K	2,688.634
105.339 Militärpersonen,	„ „	155.431
3.258 t Gepäck und 1949 Hunde,	„ „	154.620
61.477 „ Eilgut,	„ „	428.997
1,737.102 „ Frachtgut,	„ „	5,875.777
35.739 „ sonstige Güter		

eingenommen wurden.

Nach Zu- und Abschlag mehrerer Beträge aus Kartellen, Postbeförderung, Fracht- und Kriegssteuern, Refaktien, Rückvergütungen, Ersätzen und Peagebetrieb ergab sich eine Einnahme von K 4,759.971 aus dem Güterverkehr.

Gefahren wurden 12.590 Züge mit durchschnittlich 18·88 Wagen und auf eine durchschnittliche Weglänge von 98·12 km; geleistet wurden 645.883 Zug-, 1,242.201 Lokomotiv-, 24,393.400 Wagenachs-, 173,673.800 Brutto- und 59,276.800 Nettotonnenkilometer.

Betriebsergebnisse der Schneebergbahn im Geschäftsjahr 1917.

Die Verkehrseinnahmen ergaben	K 2,402.662	= + 16·92% als 1916
verschiedene Einnahmen und Hotelpachtzins .	„ 33.031	
zusammen also	K 2,435.693	
Die Betriebsausgaben betrugen	K 1,657.513	= + 91·42% als 1916
sonstige Ausgaben . . .	„ 563.339	
zusammen	K 2,220.852	= + 89·79% „ 1916
so daß sich ein Überschuß von	K 214.841	= — 76·78% „ 1916

ergibt.

Der Verlustvortrag aus den Vorjahren stellt sich auf K 1,158.795 = 31·52% des Anlagekapitales.

Die Steigerung der Einnahmen stammt aus dem Personenverkehr, die Steigerung der Ausgaben aus Personalkosten, Steuern und Betriebsstoffverteuerung. Die Betriebszahl stellt sich auf 51·96 (gegen 40·63 in 1916).

Vorhanden waren 14 Lokomotiven, 30 Personenwagen für die Adhäsions- und 10 für die Zahnradstrecke, 112 Güterwagen und 12 sonstige Betriebsmittel. Die Betriebslänge der Adhäsionsstrecke stellte sich auf 41·85 km, der Zahnradstrecke auf 9·7 km, zusammen auf 51·5 km, an welche sieben Schleppgeleise mit 2·82 km Länge anschlossen.

Befördert wurden auf der Adhäsionsstrecke 5,036.507, auf der Zahnradstrecke 7443, im direkten Verkehre 2344 Personen mit einer Gesamteinnahme von K 40.211; 503.014 Militärpersonen mit einer Einnahme von K 59.238; 785·7 t Gepäck, 1065 Hunde mit einer Einnahme von K 13.484 und 703.995 t Güter mit einer Einnahme von K 1,132.173.

Digitized by Google

Betriebsergebnisse der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn im Geschäftsjahre 1917. Der Druck der kriegerischen Ereignisse hat sich in dem Geschäftsjahre 1917 in verstärktem Maße geltend gemacht. Dies zeigt sich in folgenden Zahlen: Beförderte Personen 1,715.732 (1913), 1,086.544 (1916), 1,333.386 (1917), beförderte Güter in t 417.348 (1913), 233.994 (1916), 221.047 (1917). Somit weist der Personenverkehr 1917 gegen 1916 wohl eine Steigerung von 22·7% aus, aber er beträgt doch nur 77·7% des Jahres 1913. Der Güterverkehr hat abermals um 5·5% abgenommen und macht nur 53% der im Jahre 1913 beförderten Frachtgütermenge aus. Man muß bis zum Jahre 1910, bezw. 1902 zurückgehen, um auf ähnlich niedrige Verkehrsziffern zu stoßen. Die erzielten Einnahmen betragen aus dem Personenverkehre K 806.727 (1913), 631.763 (1916), 719.646 (1917), aus dem Güterverkehre K 1,228.023 (1913), 666.972 (1916), 617.625 (1917), insgesamt einschließlich Gepäcks- und verschiedenen Einnahmen K 2,098.074·20 (1913), 1,434.664·62 (1916), 1,435.150·66 (1917). Die Gesamteinnahmen des Jahres 1917 übersteigen die des Vorjahres um K 486·04, betragen aber nur 68·40% derjenigen des Jahres 1913; seit dem Jahre 1908 findet sich keine so niedrige Ziffer der Gesamteinnahmen.

Dem eingeschränkten Verkehre entsprechend waren auch die Leistungen geringer. Es wurden gefördert 1913 256.300, 1916 178.765, 1917 176.538 Zugskilometer. Trotz dieser verminderten Leistung haben die Ausgaben K 1,280.751 betragen, sind also um 38·35% gestiegen. Die Ursachen dieser Erhöhung der Ausgaben liegen vor allen Dingen in den Personalauslagen, in erhöhten Kohlenpreisen und Mehrausgaben für Erhaltung des Fahrparkes. Der erzielte Reinertrag beträgt 1913 K 708.453·76, 1916 K 508.970·92, 1917 K 154.399·26, so daß sich bei Gegenüberstellung der erwachsenden Lasten ein Fehlbetrag von K 323.227·75 ergibt. Um den Dienst für die ausgegebenen Obligationen nicht zu gefährden, war die Gesellschaft daher gezwungen, an das k. k. Eisenbahnministerium mit der Bitte heranzutreten, ihr den zu diesem Zwecke erforderlichen Betrag zu stunden. Es ergibt sich nunmehr für 1917 ein Verlustsaldo von K 97.362·67, der auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

BUCHANZEIGEN.

Niederösterreichischer Amtskalender für das Jahr 1919. LIV. Jahrgang, Ladenpreis K 12. Verlag der Staatsdruckerei. Der zum Gebrauche von Behörden, Gemeinden und öffentlichen Anstalten bestimmte Niederösterreichische Amts-Kalender enthält nebst einem Übersichts-(Brieftaschen-)Kalender, einem vollständigen, alle Konfessionen berücksichtigenden Kalendarium und zahlreichen für das tägliche Verkehrsleben berechneten geschäftlichen Notizen eine umfassende Darstellung des Allerhöchsten Hofstaates, der legislativen Körperschaften, der Zivil- und kirchlichen Behörden der Monarchie, dann hinsichtlich Niederösterreichs auch den ausführlichen Stautus aller Gemeindevertretungen, Unterrichts-, Humanitäts- und Krankenanstalten, Aktiengesellschaften und Vereine sowie der Advokaten, Notare, Ziviltechniker, Lehr- und Sanitätspersonen.

Staat und Volkswirtschaft von Regierungsrat Professor Dr. Gruntzel (Buch II der Wirtschaftlichen Bücherei herausgegeben von Hofrat Professor A. Schmid), Compas-verlag, Wien IX/4, Preis K 5.

Der als Wirtschaftspolitiker bekannte Verfasser geht von der Ansicht aus, „daß die Theorie der Volkswirtschaftslehre, obwohl die letzten Jahrzehnte eine immer innigere Verbindung von Staat und Volkswirtschaft geschaffen haben, noch zum größten Teile auf dem Standpunkte stehe, den wirtschaftenden Menschen nur als Exemplar der natürlichen Gattung Mensch zu betrachten und die wirtschaftspolitischen Tagesfragen einem staatsmännischen Kunsthandwerke zu überlassen", und will nachweisen, daß der Mensch der Volkswirtschaftslehre nicht wie in der Naturwissenschaft als ein vereinzeltes, sondern als ein vergesellschaftetes, nicht als natürliches, sondern als kulturelles und heute vor allem als ein staatliches Geschöpf zu erscheinen hat. Nur im Rahmen der zugehörigen Gemeinschaft könne eine wirtschaftliche Tatsache richtig gewürdigt werden. Das Buch behandelt im I. Teil; „Theoretische Grundsätze" überschrieben: Naturwissenschaft und Geisteswissenschaft, wirtschaftliche Gesetze, Egoismus und Altruismus, Individualismus und Sozialismus, Wirtschaftstheorie und Wirtschaftspolitik, die kulturellen Gemeinschaften, den Staat und seine Aufgabe. Im zweiten Teile entwickelt der Verfasser die „praktischen Richtlinien" für die innere und äußere Wirtschaftspolitik, die Mittel der Schutzpolitik und die Finanzpolitik. Das Buch muß, obwohl eine große Anzahl sachlicher und formeller Einwände zu erheben wären, die an dieser Stelle nicht ausgeführt werden können, als eine sehr beachtenswerte Leistung anerkannt werden, die infolge der leichten Verständlichkeit seiner Fassung von weiten Kreisen gewürdigt werden könnte und daher gelesen werden sollte.

Dr. Hilscher.

Südbahn. Mit Gültigkeit vom 15. Jänner 1919 wird auf sämtlichen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und auf den von ihr betriebenen Lokal- und Pachtbahnen infolge der durch die Kohlen- und Beleuchtungsnot geschaffenen außerordentlichen Verhältnisse bis auf weiteres der Schluß für die Auf- und Abgabe von Eil- und Frachtgütern sowie für den Kassendienst auf 4 Uhr nachmittags festgesetzt.

Soweit in den einzelnen Stationen im Magazinsdienst eine Mittagsunterbrechung eingeführt ist, wird diese auf die Zeit von 12 Uhr mittags bis 1 Uhr nachmittags eingeschränkt.

Die Kassen werden bereits um 1/2 2 Uhr nachmittags wieder geöffnet.

Für die Ladefristen gelten als Tagesstunden die Stunden von 8 Uhr früh bis 4 Uhr nachmittags. Die vertragsmäßigen Ladefristen werden hiedurch nicht berührt

---

Für das österreichische Patent **Nr. 68479 der Firma Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein, Akt.-Ges. Osnabrück,** vom 15. August 1914 betreffend:

Zungenverbindung für Eisenbahnweichen durch Federlaschen

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefällige Angebote an obengenannte Firma erbeten.

Für das österreichische Patent **Nr. 58685 der Firma Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein, Akt.-Ges. Osnabrück,** vom 1. Dezember 1912 betreffend:

Schienenbefestigungen für Eisenbahnschwellen

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefällige Angebote an obengenannte Firma erbeten.

Franz Kropatschek, Blansko.

„Glück auf!"

Edeltonwerke, Kaolin- und Quarzsandgruben.

Laut Erlaß des k. u. k. Kriegsministeriums, Abt. 7, Nr. 22.296, v. J. 1916 unter K. L. G. gestellte Unternehmung.

Erzeugnisse: Feuerfeste Tone zur Erzeugung von Schamottewaren, Stahlgußtiegeln, Zinkmuffeln, Stopfen und Ausgüsse der Hochöfen, Töpfertone, Malerton, Roh-Kaolin zur Kupolofen Konservierung, Stahlguß-Formsand, Kernsand, Metall- und Feinguß-Formsand, Glashafentone Blanskoer und Briesener Provenienz.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 3. Wien, den 1. März 1919. XLII. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 1 Krone.

INHALT: Zur Frage der Pragmatisierung der Staatsbahnbediensteten. Von Dr. Oskar Vetter, Vizesekretär im d.-ö. Staatsamte für Verkehrswesen. — Die Wiederherstellung unseres Eisenbahnverkehrs. Vortrag, gehalten von Exzellenz Dr. H. Ritter v. Wittek, Eisenbahnminister i. R., im Klub öst. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten am 18. Februar 1919. — Die Kohlenversorgung Deutschösterreichs in der Gegenwart und Zukunft. Vortrag, gehalten von Kommerzialrat Oskar Berl am 3. Dezember 1918 im Klub öst. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten. — Verschiedenes. Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Kurkostenbeiträge beim Beamten-Verein. Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten. Errichtung eines Elektrisierungsamtes (E. A.) im Staatsamte für Verkehrswesen. Unterbindung des durchgehenden Verkehres durch den südslawischen Staat. Bestellung eines vorläufigen Staatseisenbahnrates. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Einladung.

Der Ausschußrat beehrt sich hiemit, zu der am

Dienstag, den 29. April 1919, 1/2 6 Uhr abends

im

Versammlungssaale des Klub, I, Nibelungengasse 3

stattfindenden

XLII. ordentl. Hauptversammlung

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten

einzuladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschußrates über das Klubjahr 1918.
2. Bericht der Rechnungsprüfer.
3. Wahl eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers, und von sechs Mitgliedern des Ausschußrates, ferner der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter.
4. Anträge des Ausschußrates.
5. Allfällige Änderung der Satzungen.
6. Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge.

Es wird ersucht, dieser Versammlung beizuwohnen und etwa beabsichtigte Anträge (Punkt 6 der Tagesordnung) bis längstens 21. April dem Präsidium bekanntgeben zu wollen.

Der Ausschußrat
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Zur Beachtung! Sollte die einberufene Hauptversammlung mangels der satzungsmäßig erforderlichen Anzahl von Mitgliedern (mindestens ein Zehntel der Gesamtzahl der Klubmitglieder) nicht abgehalten werden können, findet um 6 Uhr (also eine halbe Stunde später) eine außerordentliche Hauptversammlung statt, die ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden beschlußfähig ist.

Vorträge im Monate März 1919.

Dienstag, den 4. März 1919: Der angekündigte Vortrag des Ingenieurs **Schwarzl** (Dzieditz) **entfällt,** weil der Vortragende der Bahnsperre wegen nicht nach Wien gelangen kann.

Dienstag, den 11. und 18. März, um 1/2 6 Uhr abends: **Oberst Johann v. Meister** über: **„Unsere Eisenbahnen und Schiffahrt im Kriege"** mit Lichtbildern und Diskussionen.

Die Vorträge finden im Vortragssaale statt.

Wählerversammlung.

Die diesjährige Wählerversammlung findet Dienstag, den 1. April 1919, um 1/2 6 Uhr nachmittags im Vortragssaale des Klub statt, bei welcher das Wahlkomitee die Anträge zu den Wahlen in der Hauptversammlung stellen wird.

Zur Frage der Pragmatisierung der Staatsbahnbediensteten.

Von Dr. Oskar Vetter, Vizesekretär im d.-ö. Staatsamte für Verkehrswesen.

Die Bediensteten der österr. Staatsbahnen gehören in die Gruppe jener Staatsangestellten, denen nach Theorie und Praxis der Charakter eigentlicher, „pragmatischer" Staatsbediensteter nicht zukommt*). Schon die „Dienst-

*) Hieher gehören noch die Angestellten des Postsparkassenamtes, insoweit sie wirkliche Staatsbeamte sind, die Postmeister neuen Stiles der nicht ärarischen Postämter, die Postoffizianten, die Mechaniker der Post- und Telegraphenanstalt, ferner die Kanzleigehilfen; bezüglich der letzteren hat sich bekanntlich die provisorischen Nationalversammlung bereits mit der Frage ihrer Pragmatisierung befaßt.

Digitized by Google

pragmatik (Dienstordnung) für das der k. k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien unterstehende Personale" vom Jahre 1882 stellt fest, daß das Dienstverhältnis des zum Bereiche dieser Direktion gehörigen Personals nur durch die Bestimmungen der Dienstpragmatik und eventuell durch besondere Dienstverträge geregelt wird und jeder, der eine Dienststelle daselbst annimmt, sich dieser Dienstpragmatik unterwerfe. „Er erlangt jedoch hiedurch nicht die Eigenschaft eines wirklichen Staatsbeamten oder Dieners, und es haben daher für diese Bediensteten die für Staatsbeamte geltenden Gesetze und Verordnungen, insbesondere das Gesetz vom 15. April 1873, RGBl. Nr. 47, betreffend die Regelung der Bezüge der aktiven Staatsbeamten sowie die Vollzugsvorschrift zu diesem Gesetze keine Geltung". Allerdings ist später (Dienstordnung vom Jahre 1884) ausgesprochen worden, daß eben diese für Staatsbeamte und Staatsdiener geltenden Gesetze und Vorschriften für die Staatsbahnbediensteten wenigstens subsidiäre Geltung besitzen, ein Grundsatz, den bekanntlich auch § 3 der gegenwärtig geltenden Dienstordnung noch aufrecht erhält.

Geschichtlich läßt sich diese ausdrückliche Scheidung der Staatsbahnbediensteten von den wirklichen Staatsbahnbediensteten wohl daraus erklären, daß das Personal der k. k. Direktion für den Staatseisenbahnbetrieb in Wien der Hauptsache nach aus den unter Wahrung ihrer im rein privatrechtlichen Dienstverhältnisse erworbenen Rechte übernommenen Angestellten der Privatbahnverwaltungen bestand, die anläßlich der Ende der Siebzigerjahre des vorigen Jahrhunderts in Angriff genommenen Schaffung eines Staatsbahnnetzes von größerem Umfange im Wege der Verstaatlichung vom Staate erworben worden waren. Außerdem wird die Sonderstellung der Staatsbahnbediensteten noch mit der besonderen Eigenart des Staatsbahnbetriebes als eines mehr auf wirtschaftlichen Erwerb gerichteten Unternehmens u. dgl. m. begründet. Es läßt sich jedoch, auch wenn man von der gegenwärtigen Betriebsführung und dem finanziellen Betriebsergebnisse des Staatsbahnbetriebes absieht, wohl schwerlich der Beweis erbringen, daß dessen Eigenart diese Sonderstellung unbedingt notwendig macht, geschweige denn, daß dies durch einen auf dem Wesen des Staatsbahnbetriebes beruhenden theoretischen Grunde zwingend erfordert würde. Kein Wunder daher, wenn die Frage, ob nach dem allmählichen Ausscheiden der seinerzeit bei der Verstaatlichung der Achtzigerjahre in den Bedienstetenkörper der Staatsbahnen übernommenen Privatbahnbediensteten die grundsätzliche Scheidung der Staatsbahn- von den Staatsbediensteten auch weiterhin noch gerechtfertigt sei und an und für sich überhaupt für zweckmäßig erachtet werden könne, sehr bald — schon Mitte der Achtzigerjahre — auftauchte und nunmehr angesichts der bevorstehenden Neuordnung der Staatsbahnverwaltung und der in allen staatlichen Dienstzweigen unvermeidlich gewordenen Reform des Besoldungssystems aufs neue in den Vordergrund tritt.

Was sich für und wider die Vereinigung der beiden, im selben staatlichen Dienstzweig vielfach nebeneinander verwendeten Gruppen von Staatsbediensteten anführen ließe, bleibe zunächst unerörtert, ebenso der Weg, auf dem das Ziel der Pragmatisierung der Staatsbahnbediensteten erreicht werden soll. Diese Zeilen gelten vor allem der Untersuchung, inwieweit heute bereits die Voraussetzungen für die gedachte Überführung der, wie es heißt, im bloß privatrechtlichen Dienstverhältnisse stehenden Staatsbahnbediensteten in die Reihen der besonderen Klasse der eigentlichen Staatsbediensteten gegeben sind.

Beide Dienstverhältnisse haben den Dienstherrn, den Staat gemeinsam, nur wird behauptet, daß der eigentliche Staatsbedienstete, insbesondere der Staatsbeamte in einem viel innigeren, durch die öffentliche Dienstpflicht charakterisierten Verhältnisse zu seinem Dienstherrn stehe als der „bloß" mit privatem Dienstvertrag angestellte Staatsbahnbedienstete. Das eigentümliche Merkmal, welches die öffentliche Dienstpflicht auszeichnet, ist nach Otto Mayer (Deutsches Verwaltungsrecht) „die besondere Kraft, mit welcher die Person von ihr erfaßt wird, die persönliche Hingabe, welche sie von den Verpflichteten fordert. Insoferne das von selbst über die Erfüllung des rechtlich Geschuldeten, wie sie der Mietling leisten würde, hinauswirkt und eine innere Zugehörigkeit an den Dienstherrn bedeutet, spricht man von einer ‚Treuepflicht', die hier dem Schuldner obliegt. Auf diese Treuepflicht läuft es also hinaus." Diese Treuepflicht — im monarchischen Staate vornehmlich gedacht als persönliche Treuepflicht gegenüber dem Monarchen als dem obersten Dienstherrn und damit durch die Abschaffung der Monarchie eigentlich in ihrem innersten Wesen getroffen — tritt bei der Anstellung im Staatsdienste zuerst in Erscheinung im solennen Diensteide. Nun ist aber der Diensteid keineswegs dem eigentlichen Staatsdienst eigentümlich, sondern auch im Staatseisenbahndienst obligatorisch (§ 13 der geltenden Dienstordnung) und mit ihm haben die nach einer provisorischen Dienstzeit gemäß § 11 der Dienstordnung „ernannten" Bediensteten der Staatsbahnen nicht bloß die gewissenhafte Erfüllung der besonderen Dienstpflichten, sondern an erster Stelle dem Monarchen und „den aus Allerhöchstdessen Stamm und Geblüte nachfolgenden Erben" unverbrüchliche Treue und Gehorsam, ferner die unverbrüchliche Beobachtung der Staatsgrundgesetze, schließlich den Vorgesetzten willigen Gehorsam und damit die gleichfalls als dem eigentlichen Staatsdienstverhältnisse wesentlich und eigentümlich bezeichnete Gehorsamspflicht zu beschwören. Dadurch erscheint das Dienstverhältnis der definitiv angestellten Staatsbahnbediensteten mit sehr wichtigen Essentialien des eigentlichen Staatsdienstverhältnisses — Ernennung, Diensteid, Treue- und Gehorsamspflicht — gleichsam durchsetzt, so daß sich unwillkürlich der Vergleich mit dem preußischen Beamtenrechte aufdrängt, wonach die Stellen im Staatsdienste in der Regel zunächst mit bürgerlichem Dienstvertrage vergeben werden (vergleichbar mit der „Aufnahme" der Hilfsbediensteten in den Staatseisenbahndienst), der sodann von der „Anstellung", dem Einrücken in eine „etatsmäßige Stelle", d. h. in ein Amt mit öffentlicher Dienstpflicht, abgelöst wird.

Aber nicht bloß diese „dem Staatsdienste im engeren Sinne wesentlichen allgemeinen, auch die speziellen Pflichten, als da sind, u. a.: die Pflicht der Amtsverschwiegenheit und die verschiedenen, die außeramtliche Handlungsfähigkeit beschränkenden Pflichten (so, sich unerlaubter Nebenbeschäftigungen zu enthalten, sich eines achtungswürdigen Verhaltens zu befleißigen), obliegen den Staatsbahnbediensteten so gut wie den Staatsbediensteten. Gemeinsam ist ferner beiden Dienstverhältnissen, daß der Dienstherr, der Staat, auf die Verletzung der Dienstpflichten vermöge der Dienstgewalt in einem formalen Strafverfahren durch die Disziplinarstrafe reagieren kann. Gerade in der Disziplinargewalt, die dem Dienstherrn als wichtigstes Recht die Befugnis gibt, im Wege eines besonderen Verfahrens die unbedingte Entfernung eines den Dienst- oder Amtspflichten gröblich oder beharrlich zuwiderhandelnden Bediensteten durchzusetzen, kommt die dem Staatsdienstverhältnis eigentümliche Dienstgewalt besonders sinnfällig zum Ausdrucke, sie kennzeichnet das Gewaltverhältnis, in dem der Dienstverpflichtete zum Staate steht. Auch diese Gemeinsamkeit weist demnach auf eine inhaltliche, wesentliche Verwandtschaft der beiden Dienstverhältnisse hin.

Digitized by Google

Auch in dem einerseits den Staats-, andererseits dem Staatsbahnbediensteten aus ihren Dienstverhältnissen zukommenden verschiedenen Rechten läßt sich in mancher Hinsicht eine grundsätzliche Übereinstimmung feststellen, die hinsichtlich der Unwiderruflichkeit (Unkündbarkeit) der Anstellung, des Rechtes auf freien Dienstaustritt, auf Ersatz der im Interesse des Dienstes gemachten Auslagen, schließlich auch hinsichtlich des Anspruches auf bestimmte Ehrenrechte (Führung des dienstlichen Titels, Rang, Dienstabzeichen, Uniform) besonders evident wird. Diese Übereinstimmung erstreckt sich auch auf einzelne Privilegien, die, in Sondergesetzen begründet, beiden Kategorien von Staatsangestellten zu Gute kommen, wie z. B. die durch das Gesetz vom 21. April 1882, RGBl. Nr. 123, geschaffenen Exekutionsprivilegien, ihre Gleichstellung rücksichtlich der Fälligkeit der Bezüge durch die Verordnung des Gesamtministeriums vom 15. August 1907, RGBl. Nr. 203, und die Befreiung von Kriegsleistungen im Sinne des Gesetzes vom 26. Dezember 1912, RGBl. Nr. 236.

Bezüglich der Voraussetzungen und Formalitäten der Endigung des Dienstverhältnisses (außer durch Ableben und Entlassung des Bediensteten durch Austritt oder Pensionierung) bestehen gleichfalls weitgehende Gemeinsamkeiten, so daß zusammenfassend festgestellt werden kann, daß sowohl der das Dienstverhältnis begründende Akt der Anstellung wie auch der Inhalt des aus der Anstellung des Staats- und der Staatbahnbediensteten sich ergebenden Rechts- und Dienstverhältnisses und schließlich auch die Beendigung des letzteren eine ganze Reihe von gemeinsamen Momenten wesentlicher Natur aufweisen, denen gegenüber gewissen Unterschieden, die sich beim Vergleiche beider Dienstverhältnisse ergaben, fast ausnahmelos nur untergeordnete oder zumindest nicht jene ausschlaggebende Bedeutung zukommt, die ihnen von den Verfechtern der unbedingten Eigenart des Staatsbahnbedienstetenverhältnisses beigemessen wird. Wenn der Staatsbahnbedienstete nicht wie der eigentliche Staatsbedienstete in seinem jeweiligen Dienstorte das Heimatsrecht und die Gemeindezuständigkeit besitzt, wenn er ferner nicht wie der Staatsbeamte das Recht hat, eine Vormundschaft unter Berufung auf § 195 ABGB. abzulehnen, nur bedingt von der Berufung zum Geschworenenamte befreit ist, auch nach dem Strafgesetze in mancher Hinsicht (§§ 101 bis 105, Mißbrauch der Amtsgewalt, § 492, Schutz gegen Ehrenbeleidigungen) nicht die besondere Stellung des eigentlichen Staatsbediensteten genießt, so sind dies privilegia odiosa, die doch in keinem Falle als dem besonderen privatrechtlichen Charakter seines Dienstverhältnisses eigentümlich bezeichnet werden können, sondern vielmehr lediglich auf Sonderbestimmungen der betreffenden Spezialgesetze zurückzuführen sind. Ihre Aufhebung würde den derzeitigen Charakter des Dienstverhältnisses der Staatsbahnbediensteten ebensowenig verändern als durch ihren Bestand die bezüglich Form und Inhalt festgestellten Gemeinsamkeiten der zum Vergleiche stehenden Dienstverhältnisse berührt werden.

Eine Gegenüberstellung der einerseits dem Staatsbediensteten, andererseits dem Staatsbahnbediensteten zukommenden Besoldung ergibt zwar eine grundsätzliche wenn auch heute füglich bloß ideelle Verschiedenheit im Wesen beider Arten von Entgelt für die dem staatlichen Dienstgeber geleisteten Dienste, insbesondere, wenn man — nach der sogenannten Alimentationstheorie — den Gehalt des eigentlichen Staatsbediensteten als die vom Staate als Gegenleistung für die uneingeschränkte Überlassung der Arbeitskräfte gewährte Unterhaltsrente ansieht, die nach dem Ausscheiden des Bediensteten aus dem aktiven Dienste als Pensionsgenuß weiterbezogen wird*), wohingegen der Gehalt des Staatsbahnangestellten sich als rein privatrechtliches Entgelt darstellen soll. Aber einesteils verwirft die moderne Verwaltungsrechtslehre (Otto Mayer) die Alimentationstheorie überhaupt und sieht in der Besoldung des öffentlichen Beamten nur das Seitenstück zum Entgelt des privatrechtlichen Dienstverhältnisses, „eine Gegenleistung in Geldwert für die durch die Anstellung begründete Dienstpflicht, die nach der Dauer derselben vom Dienstherrn geschuldet und in regelmäßigen Zeitabschnitten fällig wird". Andernteils hat, was speziell die Besoldungsverhältnisse im österreichischen Staats- und Staatsbahndienst betrifft, besonders in den letzten Jahren eine derart weitgehende Annäherung beider Besoldungssysteme sowohl den Grundpzinzipien wie auch den Entlohnungssätzen nach stattgefunden, daß deren rechtlichen Differenzierung (abgesehen von dem Fall der gerichtlichen Geltendmachung des Rechtsanspruches auf die Bezüge) praktisch wohl nur untergeordnete Bedeutung zukommt.

Nach dem Gesagten kann daher behauptet werden, daß die volle Gleichstellung der Staatsbahnbediensteten mit den eigentlichen Staatsbediensteten in weitgehendem Maße vorbereitet erscheint, daß sie weder in der äußeren Form, noch im wesentlichen Inhalte des Dienstverhältnisses der Staatsbahnbediensteten eine nennenswerte Änderung nach sich ziehen würde und daß Bedenken gegen eine solche Maßnahme nur aus Erwägungen praktischer Natur geltend gemacht werden könnten. Es ist hier nicht der Ort, die Vor- und Nachteile einer solchen Maßnahme im einzelnen zu untersuchen. Wäre doch auch der Gang und möglicherweise auch das Ergebnis dieser Untersuchung verschieden, je nachdem diese von dem Gesichtspunkte der Verwaltung aus oder von jenem des Personals geführt würde. Nur im allgemeinen läßt sich wohl sagen, daß die heutige Stellung der Staatsbahnbediensteten eine Zwitterstellung ist, deren präzise Umgestaltung vor allem den Vorteil der Schaffung klarer Verhältnisse hätte. Allerdings wußte bisher die Bedienstetenschaft der österreichischen Staatsbahnen aus der zwiespältigen Natur ihres Dienstverhältnisses dadurch Gewinn zu ziehen, daß sie bei Verteidigung ihrer Vorrechte dessen privatrechtlichen Charakter, bei Arrogierung gewisser, den pragmatischen Staatsbediensteten zukommender Vorteile aber die innere Verwandtschaft beider Dienstverhältnisse hervorkehrte; und auch die Verwaltung hat mitunter nicht ohne Erfolg dort, wo es sich um die Verweigerung von Begünstigungen, die die Staatsbahnbediensteten aus ihren privatrechtlichem Dienstverhältnisse ableiten zu können glaubten, den öffentlich-rechtlichen Charakter auch dieser Bediensteten zur Geltung gebracht, wie in jüngster Zeit, z. B. in der Frage der Einrechnung der Militärpensionen in die Zivilpensionen oder bei der schließlichen Regelung der Familiengebühren für Angehörige eingerückter Staatsbahnbediensteten durch die Allerhöchste Entschließung vom 3. September 1918. Diese taktischen Erfolge dürfen aber nicht dazu verleiten, den Wert einer Vereinheitlichung des Staatsdienstrechtes durch Pragmatisierung der Staatsbahnbediensteten zu unterschätzen. Würde doch dieser Wert vor allem auch in einer erheblichen Vereinfachung der gesamten Personalgebarung der Staatsbahnverwaltung zum Ausdrucke kommen. Die Bediensteten der Staatsbahnen aber dürften die Gleichstellung mit den wirklichen Staatsbediensteten vielleicht auch aus Gründen eines gewissen Ehrgeizes begrüßen, da sie ihre — sachlich gewiß nicht gerechtfertigte, tatsächlich aber doch be-

*) Die Alimentationstheorie fand jüngst wieder in dem Erkenntnisse des Reichsgerichtes vom 13. Oktober 1917, Z. 393 (mitgeteilt in der Zeitschrift für Eisenbahnrecht, VII. Bd., I./III. Heft) praktischen Ausdruck.

Digitized by Google

standene — Wertung als „Nur"-Staatsbahnbedienstete immerhin als Zurücksetzung empfunden haben und empfinden mußten.

Die heute schon bestehende weitgehende Parallelität der dienstlichen Pflichten und Rechte beider Kategorien einschließlich Besoldungsgrundsätze würde auch vom Standpunkte des Personals die Überstellung erleichtern, besonders, seitdem die Regierung, die lange Zeit hindurch die gesetzliche Regelung der dienstpragmatischen Verhältnisse mit der Begründung abgelehnt hatte, daß diese Regelung ausschließlich in den Wirkungskreis der Exekution gehöre, diesen ihren Standpunkt fallen gelassen und das Dienstverhältnis der Staatsbeamten und der Staatsdienerschaft nunmehr durch das Gesetz vom 25. Jänner 1914, RGBl. Nr. 15 (Dienstpragmatik) eine gesetzliche Regelung gefunden hat. Freilich, gerade in der Besoldungsfrage liegt andererseits eine gewisse Schwierigkeit insoferne, als es wohl einer eingehenden Erwägung bedürfen wird, ob mit Rücksicht auf die besonderen Eigenheiten des Eisenbahndienstes (nicht des Dienstverhältnisses) das geltende oder durch die künftige Besoldungsreform zu schaffende Besoldungssystem der Staatsbediensteten auf die Staatsbahndiensteten unverändert Anwendung wird finden können. Diese Frage wird sich aber erst im Zusammenhange mit der erwähnten Besoldungsreform beantworten lassen und auch dann vielleicht nicht die Entscheidung, ob die beiden Kategorien zu vereinigen seien oder nicht, sondern nur die Frage beeinflussen, ob nicht auch nach erfolgter Vereinigung den pragmatisierten Staatsbahnbediensteten im Rahmen der für alle Staatsbediensteten geltenden Besoldungsgrundsätze — etwa gleichwie in Ungarn durch Gewährung einer Beteiligung an dem Reinerträgnisse der Staatsbahnen — bezüglich ihrer Besoldung eine gewisse Sonderstellung gewahrt bleiben soll.

Die Durchführung der gesetzlichen Gleichstellung der Kategorie der Staatsbahnbediensteten mit den eigentlichen Staatsbediensteten könnte selbstverständlich nur im Gesetzeswege erfolgen, weil nur auf diesem Wege die Zuständigkeit der ordentlichen Zivilgerichte für Streitigkeiten aus dem Dienstverhältnisse ausgeschaltet zu werden vermag. Der Zeitpunkt für eine solche Maßnahme kann gegenwärtig als der denkbar günstigste bezeichnet werden, da die bevorstehende Gehaltsreform die Möglichkeit bieten würde, den Staatsbahnbediensteten die ihnen nach der Dienstordnung zukommenden besonderen materiellen Vorteile durch Begünstigungen bei der Einreihung in das neu zu schaffende Gehaltsschema abzulösen, wenn sich die Verwaltung der deutschösterreichischen Staatsbahnen bei der einstweilen ja nach vorbehaltenen definitiven Übernahme der ehemaligen österreichischen Staatsbahnbediensteten in den d.-ö. Staatseisenbahndienst nicht — vielleicht überhaupt hinsichtlich der Bedingungen, unter denen die Übernahme erfolgen soll, freie Hand vorbehalten sollte. Wird aber die Pragmatisierung der Staatsbahnbediensteten vollzogen, dann wird es Aufgabe der zu einem einzigen Körper vereinigten Staats- und Staatsbahnbedienstetenschaft sein, mit allen Kräften gegen die stets wachsende und, wenn nicht ehestens Hilfe kommt, unvermeidlich vollständige Proletarisierung des sodann gemeinsamen Standes anzukämpfen. Und daß diese Kräfte durch die Vereinigung beider Standesgruppen um ein gewaltiges wachsen würde, stünde zu hoffen.

Die Wiederherstellung unseres Eisenbahnverkehrs.

Vortrag, gehalten von Exzellenz Dr. H. Ritter v. Wittek, Eisenbahnminister i. R., im Klub öst. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten am 18. Februar 1919.

Der verhängnisvolle Ausgang des Weltkrieges und die in seinem Gefolge eingetretenen staatlichen Umwälzungen haben mit dem Zusammenbruche der Monarchie auch unser Eisenbahnwesen zertrümmert. Zersplittert unter die neu entstandenen Nationalstaaten, deren Grenzen noch keineswegs feststehen und ihre Bestimmung von der Friedenskonferenz der Ententemächte — nicht mit Unrecht als Friedensverschleppungskonferenz bezeichnet — erwarten, führen die Bruchstücke unseres Eisenbahnnetzes, dessen Kilometerzahl auf ein Viertel des Staatsbetriebes und ein Drittel der Privatbahnlinien zusammengeschrumpft ist, ein mühseliges Dasein, das durch die fortdauernde Kohlennot und die rücksichtslosen Sperrmaßnahmen der Nachbarstaaten aufs ärgste erschwert wird. Wie sich der Eisenbahnverkehr Deutschösterreichs unter diesen Umständen gestaltet hat, brauche ich in diesem sachkundigen Kreise nicht näher auszuführen. Es genügt, wenn ich daran erinnere, daß die verkehrspolitische Machtsphäre unseres Staates im Norden bei Lundenburg, Laa, Retz und Gmünd, im Süden bei Ehrenhausen endet, daß wir außer mit Bayern und der Schweiz keine unmittelbaren vertragsmäßig geregelten Bahnanschlüsse besitzen, vom adriatischen Meere abgeschnitten sind und bezüglich des Brennstoffs sowie der notwendigen Lebensmittel zur notdürftigen Ernährung unserer hungernden Bevölkerung von den unfreundlichen vormaligen Reichsgenossen und den feindlichen Entente staaten abhängen, von denen Italien die Auslieferung namhafter Bestände unseres Fahrparks fordert und unsere Wehrlosigkeit dazu benutzt, um unter zweifelhaften Rechtstiteln sich wertvolle Teile unserer Kunstschätze anzueignen.

Der Zwang der angeführten Mißverhältnisse hat auch bei uns zu der den denkbar ärgsten inneren Widerspruch enthaltenden Erscheinung geführt, daß die Eisenbahnverwaltungen bemüht sind, den Verkehr von ihren Linien abzuhalten, indem sie die Benutzung der Bahn zu Reisen möglichst erschweren und die Aufnahme privater Gütersendungen teils einschränken, teils zeitweise ganz einstellen. Trotz dieser notgedrungenen herostratischen Schutzmaßregeln gegen eine gänzliche Verkehrsstockung herrscht allenthalben eine zum Teil lebensgefährliche Überfüllung der Züge, geht die Verwüstung der Fahrbetriebsmittel fortschreitend ihren Weg und wird die Sicherheit des Verkehrs durch dessen unter den obwaltenden Umständen unvermeidliche Unregelmäßigkeit gefährdet. Wahrlich, es ist eine Sisyphusarbeit, die der obersten Leitung unseres Verkehrswesens derzeit aufgebürdet ist. Wenn sie gleichwohl bisher bestmöglich bewältigt wurde und die Verwaltung es sogar erreicht hat, in Einzelheiten manche dankenswerte Verbesserung zustande zu bringen, so gebührt ihr dafür rückhaltlose Anerkennung. Diese gebührt aber auch dem gesamten leitenden und exekutiven Eisenbahnpersonal, das ungeachtet der größten Schwierigkeiten und Hemmnisse in vorbildlicher Pflichttreue seinen Dienst ausübt, den Verkehr aufrechthält und sich bei dem Zurückfluten der aufgelösten Heeresmassen von den Fronten als feste Stütze der staatlichen und sozialen Ordnung bewährt hat.

Die Erkenntnis, daß die Wiederherstellung eines geordneten und leistungsfähigen Eisenbahnverkehrs eine der ersten Voraussetzungen für die Wiederaufnahme fruchtbarer produktiver Tätigkeit bildet, hat zur Aufwerfung der Frage geführt, wie und auf welchem Wege es am ehesten gelingen könnte, zur Verwirklichung dieser Voraussetzung zu gelangen. Verschiedene Vorschläge sind zu diesem Zwecke in der Öffentlichkeit aufgetaucht. Sie in aller Kürze der geehrten Versammlung vorzuführen und vom fachlichen Standpunkte zu besprechen, ist der Gegenstand meiner Ausführungen.

Die innere Wiederherstellung unseres Staatsbahnnetzes zum Zwecke der Sicherung eines geordneten und leistungsfähigen Verkehrs hat in dem ausgezeichneten Vor-

Digitized by Google

trage des Herrn Unterstaatssekretärs v. Enderes im Österr. Ingenieur- und Architekten-Verein am 21. Dezember 1918: „Zur Neuordnung der deutschösterreichischen Staatsbahnverwaltung" eine eingehende Erörterung gefunden. Das dort behandelte Problem leitet in seiner weiteren Ausführung zu der vorläufig noch offenen Frage der Kostenbedeckung für die unerläßlichen, zum Teil schon recht dringlichen Wiederherstellungsarbeiten, Erneuerungen und Anschaffungen über — einer Frage, deren Beantwortung unmöglich ist, solange die Neuordnung unserer Staatsfinanzen und unserer Geldwährung in undurchdringliches Dunkel gehüllt bleibt. Mit der befriedigenden Lösung dieser obersten Schicksalsfrage unserer Volks- und Staatswirtschaft, von der auch der Abbau der durch die Geldentwertung bedingten Teuerungspreise abhängt, würden erst feste Grundlagen für eine wirtschaftlich gesunde Sozialpolitik in bezug auf das Bahnpersonal geschaffen und diesem — worauf es vollen Anspruch hat — eine billigen Anforderungen entsprechende Lebenshaltung gewährleistet. Es wäre zu erwägen, inwieferne die Gebarungsökonomie durch Heranziehung des eigenen Interesses der Bediensteten an dem Gebarungserfolge wirksam gefördert werden könnte. Ohne auf diese Fragen näher einzugehen, möchte ich mich nun dem Problem der Wiederherstellung unseres Eisenbahnverkehrs nach und von außen zuwenden. Es handelt sich dabei darum, wie für den vordem einheitlichen Betrieb der für uns wichtigsten Bahnlinien ein gewisser Ersatz geschaffen werden könnte. Hier ist nun ein wirtschaftspolitischer Gesichtspunkt vorauszuschicken.

Deutschösterreich und namentlich Wien sind in bezug auf ihre Versorgung mit Kohlen und Lebensmitteln, gleichwie hinsichtlich des Absatzes ihrer Erzeugnisse nach der geographischen Lage wie vermöge alteingelebter wirtschaftlicher Beziehungen auf die nördlichen und östlichen Nachbarländer Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und Ungarn angewiesen und für ihren von fremder Hilfe unabhängigen Export nach den Balkanländern und der Levante sowie für den Bezug überseeischer Rohstoffe von dort her auf den Donauweg beschränkt. Daraus folgt, daß unsere Verkehrspolitik nicht bloß auf den Westen, wo Deutschösterreich an Bayern und damit an das Deutsche Reich angrenzt, eingestellt werden kann sondern auch die möglichste Aktionsfreiheit nach den anderen Verkehrsrichtungen hin in Betracht ziehen muß, deren Bahnwege jetzt von den Tschechoslowaken und Südslawen beherrscht sind, wobei bezüglich der Adriahäfen Triest und Fiume noch deren Besetzung durch die Italiener hinzukommt. So wertvoll demnach für uns der hoffentlich trotz seiner geplanten Internationalisierung auch uns zur Benutzung offen bleibende Schiffahrtsweg des Donaustroms ist, dessen Ausgestaltung wir uns gleich den Nachbarstaaten angelegen sein lassen müssen, und so hoch wir es schätzen dürfen, auf der Donau sowohl mit dem Südwesten Deutschlands als auch mit Ungarn und den Gebieten des unteren Stromlaufs frei verkehren zu können, so genügt doch eine auf den Donauweg und die neben ihm hinziehenden Eisenbahnen allein, gleich der bayrischen auf Donau, Main und Rhein sowie deren Kanalverbindung basierte Verkehrspolitik keineswegs, um unsere Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen. Diese weisen uns vielmehr gebieterisch auf die Wiederanknüpfung des durch die staatliche Umwälzung abgerissenen Zusammenhanges der nach Norden, Nordosten und Süden führenden Eisenbahnrouten hin.

Für diese Wiederanknüpfung liegen nun verschiedene Vorschläge vor. Sie gehen teils von staats- und völkerrechtlichen, teils von überwiegend privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten und Voraussetzungen aus. Zu den letztgenannten zählt der Plan der Bildung einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft, die unter Beteiligung der Nationalstaaten, jedoch mit Heranziehung des Privatkapitals den Betrieb der auf dem Gebiete der vormaligen Reichsratsländer gelegenen Staatsbahnen zu übernehmen und unter Beschaffung des nötigen Investitionsaufwandes auf eine längere Reihe von Jahren zu führen hätte. So bestechend dieser Vorschlag vom verkehrstechnischen Standpunkte erscheinen mag, stehen ihm doch bei der heute herrschenden sozialpolitischen Strömung an und für sich kaum überwindbare grundsätzliche wie auch praktische Bedenken entgegen. Letztere werden durch die Erwägung verschärft, daß an ein Zusammengehen der beteiligten Nationalstaaten schon deshalb nicht zu denken ist, weil einige derselben, wie insbesondere Polen und die Ukraine bezüglich Galiziens, Serbien bezüglich der angeschlossenen südslawischen Länder, Rumänien bezüglich der Bukowina, die Ziele und den Schwerpunkt ihrer Verkehrspolitik in ganz anderer Richtung, zumal im Sinne der engsten Verbindung ihrer Randgebiete mit der inneren Hauptmasse der Volksgenossen und den weiterhin angrenzenden Anspruchsgebieten suchen und sich zu diesem Zwecke der vollen Verfügungsfreiheit über die ihnen zugefallenen Bahnen gewiß nicht entäußern werden. Es blieben also für die besprochene Kombination nur die im tschechoslowakischen und bestenfalls die in Krain und dem slawischen Gebiete des Küstenlandes gelegenen Staatsbahnstrecken übrig, wodurch der Plan seine verkehrspolitische Bedeutung zum großen Teil einbüßen würde.

Die staatsrechtlichen Vorschläge bewegen sich zwischen den Grenzlinien eines Staatenbundes und eines Bundesstaates, wobei mehr oder weniger das Vorbild der deutschen Bundesstaaten vor Augen steht. Auch hier scheiden, sofern an ein bundesstaatliches Verhältnis zwischen den Nationalstaaten der vormaligen Monarchie gedacht wird, vorweg die vorhin besprochenen exzentrisch orientierten Staatsgebilde aus und ist ein näheres staatsrechtliches Verhältnis Deutschösterreichs zumal zu dem tschechoslowakischen Staate derzeit undenkbar. Sofern aber angesichts der von der provisorischen Nationalversammlung laut Art. II des Staatsgrundgesetzes vom 12. November 1918, wie jetzt wohl allgemein zugegeben wird, etwas voreilig beschlossenen Erklärung Deutschösterreichs als Bestandtel der deutschen Republik der künftige Anschluß unseres Staates an Deutschland in bundesstaatlicher Form ins Auge gefaßt wird, wäre an die vorhin besprochenen wirtschaftlichen Gesichtspunkte zu erinnern, die für Deutschösterreich ein über das Maß der bisher in Deutschland zugestandenen Reservatrechte hinausgehende handels- und verkehrspolitische Bewegungsfreiheit unerläßlich machen würden. Ist unser Anschluß an Deutschland unter diesem Zeichen erreichbar, so würden viele Bedenken entfallen, die gegen ihn vom Standpunkte unserer wirtschaftlichen Interessen geltend gemacht werden.

Die gleichfalls in Erörterung stehenden internationalen Formen der angestrebten Problemlösung enthalten eine Stufenfolge solcher, die bei der bahnseitigen Eingehung von Verkehrs- und Tarifverbänden nach Art der zwischen den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen üblichen Vereinbarungen beginnt und mit der Internationalisierung als Exemtion von den territorialen Hoheitsrechten ihren Gipfelpunkt erreicht. Es ist von einer Internationalisierung bezüglich der Südbahn die Rede. Sie wäre für uns und Ungarn ein schmerzlicher Eingriff in das territoriale Hoheitsrecht. Als Gewaltakt müßte sie gleich manchem anderen hingenommen werden. Auf sie einzuraten dürfte bei uns niemandem einfallen. Inmitten der vorerwähnten Extreme liegt ein Vorschlag, der in dem Berner Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtenverkehr eine aussichtsvolle Grundlage

Digitized by Google

für die künftige Verkehrsregelung zwischen den Nationalstaaten erblickt. Als ironischer Auftakt zu dem in der Gründung begriffenen Völkerbunde mag es gelten, daß Frankreich und Italien*) in diesen Tagen das Berner Übereinkommen gekündigt haben. Damit ist ein Werk zerstört, das die Verkehrsfreiheit und Rechtsgleichheit innerhalb der gesamten Bahngebiete des europäischen Festlandes begründet hatte und dessen formellen Fortbestand selbst während des Krieges kein Staat in Frage zu stellen wagte. Minder berührt sind hiedurch die Bahnen der vormaligen Monarchie, die insgesamt dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen als Mitglieder angehören und in seinen Einrichtungen sowie in der bestehenden Gleichheit des Verkehrsrechtes bei einigem guten Willen der Gegenseite alle geeigneten Anknüpfungspunkte zu verkehrsförderlichen Vereinbarungen engerer Verkehrsverbände finden würden. Die Möglichkeit einer solchen wirtschaftlichen Annäherung wird neuestens nach Äußerungen tschechoslowakischer Staatslenker nicht mehr in Abrede gestellt. Für handels- und verkehrsfördernde Vereinbarungen dieser Art sprechen die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Völker. Und diese weisen darauf hin, daß alteingelebte Verkehrsbeziehungen nur zum beiderseitigen Schaden auf die Dauer unterbrochen werden können. Sie durch einverständlich geregelte Verkehrsverhältnisse im Sinne der Verkehrsfreiheit wieder herzustellen, liegt nicht minder im Interesse unserer vormaligen Reichsgenossen als in dem unserigen. Ich möchte daher mit der an unsere Staatslenker gerichteten Bitte schließen: „Geben oder schaffen Sie uns — nicht Gedankenfreiheit, denn die glauben wir bereits zu besitzen — sondern die zur Wiederherstellung unseres Eisenbahnverkehrs unerläßliche Verkehrsfreiheit".

* * *

Anschließend an diese Ausführungen nahm der Unterstaatssekretär für Verkehrswesen Herr Br. R. v. Enderes das Wort und führte die lichtvollen Darlegungen Exz. Witteks ergänzend aus, daß es einzig und allein der geradezu mustergültigen Haltung des äußeren, ausführenden Eisenbahnpersonals zu verdanken sei, daß das Zurückströmen des aufgelösten Millionenheeres ohne noch größeres Unheil durchgeführt wurde. Diese Helden des geflügelten Rades haben zwischen brennenden, ausgeraubten Personalküchen und den sinnlosen Schießereien der halbtoll gewordenen Soldaten mit heroischer Aufopferung ihrer Person und ihres Lebens ihren geradezu mörderischen Dienst versehen. Wären auch sie dem Beispiel des Heeres gefolgt und hätten auch sie ihren Posten fluchtartig verlassen, so wäre der Zusammenbruch noch viel entsetzlicher geworden. Darum sei das gesamte Vaterland dem Eisenbahnpersonal den höchsten Dank schuldig. Dies wolle er zum Ruhme und ewigen Gedächtnis unseres Personals feststellen.

Daß aber diese Leistung vollbracht wurde, sei der jahrzehntelangen Erziehung und Schulung durch die leitenden Männer des früheren Regimes von der höchsten Stelle an bis zu unmittelbaren Leitern der verschiedenen Dienststellen zu verdanken. Der gegenwärtig so viel verlästerte und geschmähte österreichische Bureaukratismus habe sich durch diese unermüdliche Erziehungsarbeit, die natürlich ihren ruhmvollen Erfolg nur bei einem so willigen, treuen und begabten Personale erzielen konnte, wie es uns eben glücklicherweise zur Verfügung steht, unumgängliche Verdienste erworben.

*) Auch Serbien und Belgien (Anm. der Schriftleitung).

Die Kohlenversorgung Deutschösterreichs in der Gegenwart und Zukunft.

Vortrag, gehalten von Kommerzialrat Oskar Berl am 3. Dezember 1918 im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Der Vortragende schickt voraus, daß er als Nichtpolitiker die Frage der Kohlenversorgung Deutschösterreichs vom rein wirtschaftlichen Gesichtspunkte besprechen wolle und die politischen Verhältnisse nur insoweit berühren möchte, als durch die Umwälzungen auf staatlichem Gebiet die kohlenwirtschaftliche Lage Deutschösterreichs beeinflußt worden sei.

Redner schildert zunächst kurz die Kohlengewinnung sowie die Aus- und Einfuhr Deutschlands, der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie, Belgiens, Englands, Frankreichs, Rußlands und Nordamerikas und weist auf die gewaltigen Verschiebungen hin, welche sowohl in der Gewinnung als auch im Absatz im Laufe der Kriegsjahre eingetreten sind.

Auf die Verhältnisse in Deutschland näher eingehend, erwähnt der Vortragende die Tatsache, daß die reichsdeutschen Gruben eine ganze Reihe neutraler und befreundeter Staaten mit Kohlen versorgen mußten, wobei zu berücksichtigen ist, daß die sehr bedeutende Einfuhr Deutschlands an englischen Kohlen (im Jahre 1913 9 Mill. *t*) in Wegfall kam. Die Kohlengewinnung Deutschlands stellte sich im Jahre 1913 auf 277 Mill. t, von welchen Mengen allein aus Oberschlesien, welches Revier für unsere Versorgung besonders in Betracht kommt, nach Österreich-Ungarn 11,075.000 t ausgeführt wurden.

Betrachtet man diese Ziffer und stellt ihr die Steinkohlengewinnungsziffer Österreich-Ungarns, nämlich 17,800.000 t gegenüber, so ist schon aus diesen beiden Daten die außerordentliche Bedeutung Oberschlesiens für die Deckung unseres Kohlenbedarfes zu ersehen.

Redner verweist auf die Tatsache, daß auch im Deutschen Reiche die Frage der Kohlenversorgung schwierig geworden sei, und zwar einerseits durch die Besetzung des Saarreviers und durch die in den Waffenstillstandbedingungen Deutschland auferlegte Abgabe von 5000 Lokomotiven und 150.000 Wagen, welcher Umstand zu fortwährenden Verkehrsschwierigkeiten führen müsse, andererseits durch den Gewinnungsrückgang infolge Abganges der Kriegsgefangenen und der polnischen Arbeiter sowie der aus politischen und wirtschaftlichen Gründen immer wieder ausbrechenden Streiks. Bezüglich der Abgabe von Fahrbetriebsmitteln schlägt Redner vor, es möge dem Deutschen Reiche eine gewisse Anzahl von Lokomotiven und Wagen gegen eine Leihgebühr seitens der Entente belassen werden, damit Deutschland in der Lage sei, nicht nur für seine eigenen Verbraucher sondern auch für Deutschösterreich sowie die übrigen Gebiete der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie Kohlen zu verfrachten.

Nach näherer Ausführung dieses Gedankens geht der Vortragende auf die Darstellung der Kohlengewinnungsverhältnisse Böhmens, Galiziens, Ungarns und des südslawischen Reiches über und kommt dann zum Hauptgegenstande seiner Ausführungen: der Kohlenversorgung Deutschösterreichs.

Die frühere österreichisch-ungarische Monarchie hat ungefähr 14 Mill. t Steinkohle, 33 Mill. t Braunkohle, 3 Mill. t Koks und über 500.000 t Briketts erzeugt. Da wir aber einen Bedarf von ungefähr 64 Mill. t hatten, mußten die fehlenden Mengen eingeführt werden. An der Einfuhr war in erster Reihe das oberschlesische Revier beteiligt, aus dem allein rund 11 Mill. t nach Österreich-Ungarn geliefert wurden.

Digitized by Google

Außerdem kam die Einfuhr aus Niederschlesien, Westfalen und aus England in Betracht.

Als durch die Auflösung der Monarchie das nordwestböhmische Braunkohlenrevier, die Ostrauer Steinkohlengruben sowie das Pilsener-Kladnoer und Rossitzer Revier in den Besitz des tschechoslowakischen Staates kam und die Polen sich des Karwiner Revieres bemächtigten, ergaben sich für Deutschösterreich Schwierigkeiten, die allmählich den Charakter einer Kohlennot annahmen.

Deutschösterreich ohne Deutschböhmen benötigt monatlich rund 1,170.000 t, welche Menge sich auf die einzelnen hauptsächlichsten Verbrauchergruppen wie folgt verteilt:

Eisenbahnen und Dampfschiffahrt monatlich rund		315.000 t
Eisenindustrie	„	165.000 t
Gaswerke	„	85.000 t
Elektrizitätswerke	„	42.000 t
Chemische Industrien	„	40.000 t

Deutschösterreich kann diesen Bedarf der Tonnenzahl nach nur zu ungefähr einem Siebentel aus der eigenen Kohlengewinnung decken, da die Lignitkohlenwerke von Wolfsegg-Trauntal, Graz-Köflach sowie die Schwarzkohlengruben von Leoben und Fohnsdorf insgesamt monatlich nur rund 150.000 t Kohlen fördern.

Redner bespricht nun die Möglichkeit, wie der Bedarf Deutschösterreichs sichergestellt werden könnte und verweist darauf, daß es ausgeschlossen sei, die Frage der Kohlenversorgung einseitig zu lösen, daß es vielmehr notwendig sei, aus rein wirtschaftlichen Erwägungen im Einvernehmen mit den verschiedenen Nationalstaaten, insbesondere aber mit dem Deutschen Reiche, eine dauernde Regelung zu suchen.

Der Vortragende kommt auf verschiedene tarifarische Fragen zu sprechen und erinnert daran, welch große Opfer die ehemalige Staatseisenbahnverwaltung auf diesem Gebiete gebracht hat, um die inländische Kohlen- und Koksgewinnung zu begünstigen. Die Einräumung des Ausnahmetarifes I c für inländische Kohle, die tarifarische Begünstigung der böhmischen Braunkohle im Inlandverkehr als Ersatz für deren Konkurrenzierung durch sächsische Briketts u. a. seien Beispiele für die Belastung, welche die Staatseisenbahnverwaltung auf sich nahm, um die heimischen Werke zu unterstützen.

Von diesem Vorgange wird jetzt Abstand genommen werden müssen, da die Staatseisenbahnverwaltung alles wird daran setzen müssen, um ihre Einnahmen zu erhöhen.

Der Vortragende bespricht bei dieser Gelegenheit die Tätigkeit des ehemaligen Staatseisenbahnrates, der leider seiner Hauptaufgabe, bei aller Rücksicht auf die Verbraucher die materiellen Interessen der Staatsbahnen zu wahren, nicht ausreichend gerecht geworden ist und geht dann zur Erörterung der Frage über, wie die Kohlennot Deutschösterreichs behoben werden könnte.

Abgesehen von der Ausfuhr böhmischer Braunkohle und Ostrau-Karwiner Steinkohle nach Deutschösterreich erklärt Redner als das einzige Mittel zur Lösung der deutschösterreichischen Kohlenfrage die ungehinderte Einfuhr ober- und niederschlesischer Brennstoffe. Auch der Import von Kohlen aus Polen wäre in Erwägung zu ziehen, wobei allerdings für diese Lieferungen andere Preise erstellt werden müßten, als die gegenwärtig geforderten, deren exorbitante Höhe die Anbahnung dauernder größerer Bezüge ganz unmöglich mache.

Es verstehe sich von selbst, daß im Hinblick auf die hohe Vorfracht, welche Kohlenbezüge aus Böhmen und Polen für Deutschösterreich zu tragen hätten, nur die allerbesten Kohlenmarken in Betracht gezogen werden könnten, da minderwertige Ware, z. B. Braunkohlen, große Frachtspesen nicht vertragen. Aus dem Grunde der Frachtkosten werden sich für Deutschösterreich überhaupt gewisse Verschiebungen in den auf die einzelnen Kohlenreviere bisher entfallenen Bezugsmengen ergeben. Insbesondere wird sich die Frage der hohen Vorfracht bei der böhmischen Braunkohle fühlbar machen, deren Preis in den letzten Jahren eine sehr beträchtliche Höhe erreichte und neuerdings ab 1. Jänner 1919 um 70 bis 200 Heller pro 100 kg erhöht wurde. Nähern sich aber die Preise minderwertiger Waren unter Berücksichtigung der Fracht einer Grenze, bei welcher der Bezug unwirtschaftlich erscheint so geht der Verbraucher naturgemäß auf höherwertige Waren über.

Als weitere Maßnahme, die zur Erleichterung der Kohlenversorgung Deutschösterreichs dienen würde, wäre die Elektrisierung der Eisenbahnen zu erwähnen, für welche Herr Unterstaatssekretär Ing. Ritter v. Enderes unter Hinweis auf die große Anzahl von Wasserkräften Deutschösterreichs eintrete. Der Herr Unterstaatssekretär will zunächst die Elektrisierung der Tiroler Bahnen, dann der Wiener Stadtbahn und schließlich der übrigen Linien durchführen und nimmt hiebei auch die Abgabe elektrischer Kraft an industrielle Betriebe in Aussicht. Die diesbezüglichen Pläne liegen bereits fertig ausgearbeitet beim Staatsamt für Verkehrswesen.

Als eines der wichtigsten Mittel zur Vermeidung der Kohlenkrisen bei unregelmäßigen Zufuhren und zeitweiligen Störungen des Eisenbahnverkehrs, wie solche alljährlich im Herbst während der Zuckerrübenkampagne eintreten, ferner durch Wagenmangel, Schneeverwehungen usw. muß die Anlage größerer Kohlenlager betrachtet werden. Deutschösterreich verfügt, wie früher ausgeführt, nicht über entsprechende Kohlenvorkommen, um jederzeit aus diesen auf seinem Gebiet gelegenen Revieren, unabhängig vom Ausland, seinen Kohlenbedarf auf kurzem Wege decken zu können, sondern ist auf Bezüge aus weitabgelegenen Kohlenrevieren anderer Länder angewiesen, in denen wirtschaftliche Verhältnisse entstehen könnten, die es unmöglich machen würden, die Kohlenverladungen für Deutschösterreich, welches seit Jahrzehnten in bevorzugter Weise versorgt wurde, in dem gewohnten Umfange durchzuführen. Schon aus diesen Gründen wird es notwendig sein, zur Vorratswirtschaft überzugehen. Redner hat bereits in den Jahren 1913 und 1917 ausführliche Vorschläge ausgearbeitet, welche die Anlage solcher Hauptkohlenlager betrafen. Redner bemerkt, daß dieser Plan hauptsächlich für die industriellen und privaten Verbraucher zu verwirklichen wäre, da die Staatsbahnen derartige Lager bereits besitzen. Solche Kohlenlager sollten an Orten angelegt werden, die bei nicht allzugroßer Entfernung von den Hauptstädten doch keine großen Auslagen für Grundankäufe notwendig machen würden. Die Lagerung entsprechender Mengen würde uns als Kohleneinfuhrland vor den Gefahren eines unregelmäßigen Zuschubes oder gar einer Unterbrechung desselben immerhin etwas schützen. Die Möglichkeit, zur Zeit des schwächeren Bedarfes größere Mengen auf den Lagerplätzen einzulagern, würde es ermöglichen, preisregulierend einzuwirken und die Kosten, welche durch das Lagern und Zerbröckeln der Kohle entstehen, würden in keinem Verhältnis zu dem Vorteil stehen, den die Sicherung des Kohlenbedarfes gewähren würde. Selbstverständlich wären solche Hauptkohlenlagerplätze nicht nur in Wien sondern auch in der Nähe aller größeren Provinzstädte anzulegen. Da man hiebei trachten müßte, auf immerhin beschränkten Räumen möglichst große Kalorien-Quantitäten aufzuspeichern, kämen für die Einlagerung nur hochwertige Kohlen in Frage, die überdies gegen Witterungseinflüsse widerstandsfähig sind und sich bei Lagerung nicht selbst entzünden.

Digitized by Google

Ein weiterer Plan, besonders für Wien, wäre die Frage der Dezentralisation der Kohlenbahnhöfe, der selbsttätigen Kohlenentladung, der Abfuhr der Kohle mittels elektrischer Straßenbahnen, Automobilisierung der Kohlenabfuhr und als Mittel zur aushilfsweisen Beseitigung der jetzigen Notlage die Verwendung der Holzvorräte des Wienerwaldes und anderer Waldgebiete des öffentlichen Besitzes, alles Pläne, die auf lange Zeit hinaus reichliche Arbeitsmöglichkeiten schaffen würden.

Sehen wir aber von jenen Mitteln ab, zu denen Deutschösterreich greifen muß, um seiner gegenwärtigen Kohlennot Herr zu werden und bedenken wir, daß die Ausnutzung unserer Wasserkräfte doch nicht von heute auf morgen verwirklicht werden kann, so müssen wir uns fragen: Woher wird Deutschösterreich Kohlen bekommen, die es für seine Bahnen, Industrien und für die privaten Verbraucher benötigt?

Diese Frage muß auf Grund der Statistik dahin beantwortet werden, daß Deutschösterreich neben dem Anteil, den es an den Förderungen der böhmischen und der Ostrau-Karwiner Gruben hatte — andere Reviere kommen für uns gar nicht in Betracht — unbedingt auf die Einfuhr deutscher Brennstoffe aller Art angewiesen ist, und zwar wegen der geographischen Lage in erster Reihe auf Kohlen aus dem ober- und niederschlesischen Revier.

Ganz abgesehen davon, wie sich das politische Verhältnis Deutschösterreichs zu Deutschland gestalten wird, erscheint daher unser wirtschaftlicher Anschluß an das Deutsche Reich schon deshalb von größter Wichtigkeit, damit ein für allemal der rund 30%ige Anteil an der Förderung Oberschlesiens und der 20%ige Anteil an der Kohlengewinnung des Waldenburg Neuroder-Revieres gesichert bleibt. Der tschechoslowakische Staat wird — und da ist ihm kein Vorwurf zu machen — zuerst darauf bedacht sein, seine eigene Industrie mit Brennstoffen zu versorgen. Er wird ferner aus valutarischen Gründen Wert darauf legen, seine Kohlen nach Sachsen und Bayern auszuführen (die Ausfuhr nach diesen Ländern hat früher ungefähr 55 Mill. q jährlich betragen). Berücksichtigt man weiters, daß die Förderung des Brüx-Duxer Braunkohlenrevieres von rund 13 Mill. t im Jahre 1914 auf 10 Mill. t im Jahre 1918 zurückgegangen ist (augenblicklich ist die Gesamtförderung von ungefähr 35.000 t auf ungefähr 23.000 t im Tag gesunken) und daß die Vorrichtungsarbeiten lange Zeit erfordern, ehe die Förderung erhöht werden kann, so ist es klar, daß einstweilen nicht abzusehen ist, wann mit entsprechenden Zufuhren von Braunkohlen aus Böhmen nach Deutschösterreich gerechnet werden kann.

Wie Redner früher erwähnt hat, wird es für uns notwendig sein, zur Kohlenvorratswirtschaft überzugehen und zu diesem Zwecke hochwertige, besonders lagerfähige und nicht zur Selbstentzündung neigende Kohlen einzulagern. Diese Eigenschaften aber fehlen den böhmischen Braunkohlen, die zweckmäßig nicht allzulange eingelagert bleiben sollen. Auch sind Braunkohlen aus heiztechnischen Gründen für die Öfen, die in Deutschösterreich bestehen, weniger geeignet als Steinkohlen, die auch bei kleinen Öfen bezw. Rostkonstruktionen besser ausgenutzt werden können.

Schließlich wäre noch ein Umstand zu erwähnen, der auch für die Kohlenbezüge Deutschösterreichs aus den tschechoslowakischen Kohlenrevieren von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist, nämlich die Valutafrage. Es heißt, daß der tschechoslowakische Staat eine eigene Währung einführen will, in welchem Falle wir für unsere Kohlenbezüge Devisen bezahlen müßten, die wir uns nur zum Teil durch unsere Ausfuhr nach Böhmen beschaffen könnten. Der sich für Deutschösterreich daraus ergebende Nachteil würde im Falle unseres wirtschaftlichen Anschlusses an Deutschland entfallen, da wir dann diesem Reich gegenüber nicht mehr Ausland wären.

Redner möchte schließlich nicht unerwähnt lassen, daß es notwendig wäre, Hilfswege zu bestimmen, über die automatisch alle Kohlen zu führen wären, falls auf der kürzesten Verbindungslinie, nämlich der Nordbahn, geringere Verkehrsmöglichkeiten eintreten sollten. Als solche Hilfswege kämen in Betracht, die Steglinie, Nordwestbahn oder die Linien über Passau, Salzburg.

Ausgehend von statistisch bewiesenen Tatsachen und ohne irgend eine politische Absicht verfolgen zu wollen, kommt Redner durch rein wirtschaftliche Erwägungen zu dem Ergebnis, daß Deutschösterreich, bei entsprechender Zusicherung der Kohlenlieferungen den wirtschaftlichen Anschluß an das Deutsche Reich suchen muß, da es mehr denn je auf deutsche Kohlen angewiesen ist, wobei Vortragender keineswegs die Wichtigkeit der Einlieferung böhmischer und Ostrau-Karwiner Kohlen verkennt. Es wird die wichtigste Aufgabe aller jener Persönlichkeiten sein, denen die Wiederaufrichtung des Wirtschaftslebens unserer Republik am Herzen liegt, dahin zu wirken, daß die Voraussetzung hiefür, nämlich die ausreichende, für die Zukunft gesicherte Versorgung Deutschösterreichs mit Kohlen, ehestens zur Tat wird*).

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Das Staatsratsdirektorium hat mit Beschluß vom 30. Dezember 1918 dem Ministerialsekretär im Staatsamte für Verkehrswesen Dr. Viktor Hiller den Titel und Charakter eines Sektionsrates verliehen**).

Kurkostenbeiträge beim Beamten-Verein. Der Erste Allgemeine Beamten-Verein hat für das Jahr 1919 einen Betrag von K 20.000 für Kurkostenbeiträge zum Besuche von Kurorten auf dem Gebiete der ehemaligen österr.-ungar. Monarchie ausgeschrieben. Auch stehen dem Vereine in verschiedenen Kurorten Freiplätze und Ermäßigungen zur Verfügung. Ende der Bewerbungsfrist: 1. März 1919. Kurbedürftige Vereinsmitglieder erfahren die Bewerbungsbedingungen bei der Zentralleitung des Beamten-Vereines, Wien I, Wipplingerstraße 25.

Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten. Bei seinem am 9. Februar 1919 abgehaltenen Volkskonzert brachte der trefflich geschulte Chor unter der strammen Führung seines Chormeisters Karl Führich zunächst mit vollem Gelingen eine große Reihe schöner, zum Teil wertvoller Chorwerke zu Gehör. Wir heben Schuberts Gondelfahrer, Bruchs Frithjofs Abschied und Führichs Frühlingssturme als besonders gelungen hervor. Engelsbergs Flucht der Liebe und Weinzierls Maienwonne fanden

*) Wie aus den Tagesblättern bekannt, ist der Herr Unterstaatssekretär des Staatsamtes für Verkehrswesen, Ing. Ritter von Enderes, am 10. Februar 1919 nach Berlin gereist, um mit den maßgebenden Persönlichkeiten der deutschen Regierung Verhandlungen, betreffend die Zuteilung deutscher Kohlen für Eisenbahn-Dienstzwecke, zu führen. Wir begrüßen es freudig, daß das Staatsamt für Verkehrswesen durch persönliche Einflußnahme des Herrn Unterstaatssekretärs Erfolg versprechende Schritte zur Herbeiführung eines geordneten Eisenbahnbetriebes unternommen hat und sind überzeugt, daß durch diese im Interesse der gesamten Volkswirtschaft Deutsch-Österreichs gelegene Intervention die die drückende Kohlennot eine Erleichterung erfahren wird.

**) Raummangels wegen verspätet abgedruckt.
Die Schriftleitung.

Digitized by Google

ihrer leichten, einschmeichelnden Melodien wegen vielen Beifall. Die Solisten des Vereines (Bruna, Führer, Riedl, Urbanek, Müller und Pucher) stellten ihre schönen Stimmen mit voller Sangesfreudigkeit in den Dienst der Sache.

In Frl. Hilda Kalser lernten wir eine zu den schönsten Hoffnungen berechtigende Pianistin (ihre perlenden Läufe sind schon heute meisterhaft) und in Frl. Franzi Formacher eine geschmackvolle Konzertsängerin kennen, die besonders das musikalisch wertvolle herrliche Lied „Für Musik" von R. Franz wunderschön zu Gehör brachte.

Dr. Hilscher.

Errichtung eines Elektrisierungsamtes (E. A.) im Staatsamte für Verkehrswesen. Als erste Maßregel zur Vereinigung aller Zweige der staatlichen Verkehrsmittelverwaltung im Staatsamte für Verkehrswesen wurde gemäß dem Beschlusse des d.-ö. Staatsrates vom 3. und 15. Jänner 1919 im Staatsamte für Verkehrswesen eine dem Staatssekretär unmittelbar untergeordnete Dienststelle „Elektrisierungsamt (E. A.) der d.-ö. Staatsbahnen" errichtet. In dem betreffenden Erlasse wird die Aufgabe dieses Amtes dahin umschrieben, daß ihm unter grundsätzlicher Einhaltung der von dem Wasserkraft- und Elektrizitätswirtschaftsamte (W. E. W. A.), vgl. Heft 2 der Ö. E. Z.) in den allgemeinen Fragen der Wasserkraft- und Elektrizitätswirtschaft gewiesenen Richtlinien alle zur Einführung der elektrischen Zugförderung auf den d.-ö. Staatsbahnen und dem vom Staate betriebenen Privatbahnen nötigen Vorarbeiten und Ausführungen einschließlich des Ausbaues der etwa hiefür allein oder auch zu anderen Verbrauchszwecken erforderlichen Wasserkräfte, die dem Staatsamte für Verkehrswesen nach den geltenden Vorschriften und Erlässen zukommende Einflußnahme auf die Erteilung von wasserrechtlichen Konzessionen, die Mitwirkung bei der Aufstellung und Durchführung eines Gesamtplanes für den Ausbau der Wasserkräfte Deutschösterreichs und des Hauptnetzes für die Verteilung der aus diesen Wasserkräften gewonnenen elektrischen Energie obliegt.

Damit das neue Amt diese seiner für Deutschösterreich so ungemein wichtigen Aufgabe gerecht werden kann, wurden ihm aus dem Wirkungskreise des Verkehrsstaatsamtes alle schon bisher das gleiche Ziel verfolgenden Geschäfte übertragen.

Bemerkenswert bezüglich der organisatorischen Stellung des Amtes ist zunächst seine unmittelbare Unterstellung unter den Staatssekretär, also seine weitreichende Selbstständigkeit infolge der Loslösung aus dem Sektionsverbande des Staatsamtes; ferner — eine organisatorisch sehr bedeutungsvolle Neuerung — die in der Geschäftsführung zu klarem Ausdruck kommende scharfe Scheidung zwischen aufsichtsbehördlicher und rein verwaltender Tätigkeit, indem alle aufsichtsbehördlichen Bewilligungen und Entscheidungen in Angelegenheiten der Wasserkraftwirtschaft und Elektrisierung von Eisenbahnen den sachlich zuständigen Stellen des Staatsamtes vorbehalten sind, so daß also die an der Organisation des gewesenen Eisenbahnministeriums so oft getadelte Vereinigung von Partei und Richter in eigener Person grundsätzlich vermieden ist — ein Organisationsgrundsatz, der hoffentlich bei der Neuordnung der gesamten Verkehrsmittelverwaltung ebenso glücklich durchgeführt werden wird — und endlich die Bestellung von Dezernenten für einzelne besonders geartete Angelegenheiten, wie Geologie, Entwerfen von elektrischen Triebfahrzeugen und Rechtsangelegenheiten. Wenn wir recht verstehen, ist in dieser bedeutungsvollen Neuerung der Wille zu erkennen, von dem österreichischen Bureausystem zu dem deutschen Dezernentensystem überzugehen, also dem Fachbeamten sowohl die nötige Selbständigkeit einzuräumen als auch die eigene Verantwortung aufzuerlegen. Auch dieser Gedanke sollte bei der kommenden Neuordnung des Verkehrsamtes grundsätzlich und soweit als möglich durchgeführt werden.

Das E. A. ist in drei Abteilungen gegliedert (eine für die administrativen, finanziellen und Personalangelegenheiten, eine für die Wasserkraftangelegenheiten und eine für die elektrotechnischen Angelegenheiten). Der Direktor des Amtes muß ein Techniker sein. Als erster Direktor wird der vor kurzem zum Ministerialrat ernannte Ing. Dittes das neue Amt leiten. Eine der wichtigsten volkswirtschaftlich-technischen Aufgaben ist ihm anvertraut. Ein Stab von vorzüglichen Fachmännern ist ihm zur Seite gegeben. Heil ihrem Wirken!

Unterbindung des durchgehenden Verkehres durch den südslawischen Staat. Das Verkehrskommissariat der südslawischen Staatsbahnen in Laibach hat über Auftrag des Verkehrsministeriums in Belgrad mit Gültigkeit vom 1. März 1919 den gesamten durchgehenden Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Güterverkehr mit den Gebieten der ehemaligen öster.-ungar. Monarchie gekündigt. Ebenso lehnen die südslawischen Staatsbahnen von diesem Zeitpunkte jeden Zahlungsausgleich mit den Bahnverwaltungen der anderen Nationalstaaten ab.

Hieraus ergibt sich, daß die Abfertigung ab 1. März 1919 nur mehr bis und ab den Grenzstationen des südslawischen Reiches erfolgen wird, u. zw. in der Weise, daß Reisende in diesen Grenzstationen neue Fahrkarten lösen müssen, daß Reisegepäck daselbst neu aufzuliefern ist und daß Eil- und Frachtgüter nach dem südslawischen Gebiete nur ohne Belastung mit Barvorschüssen oder Nachnahme nach Eingang und mit Freischreibung (Frankierung) der Fracht- und Nebengebühren bis zur Übergangsstation zur Beförderung zugelassen werden können.

Es ist zu vermuten, daß diese ungeheuerliche, im höchsten Maße verkehrsfeindliche Maßnahme valutarische Zwecke verfolgt.

Über Anregung der Generaldirektion der Südbahngesellschaft werden zwischen den am Grenzverkehre beteiligten Bahnverwaltungen Verhandlungen stattfinden, die eine einvernehmliche Regelung der den Tarif-, Stations- und Verrechnungsdienst betreffenden Fragen bezwecken.

Bestellung eines vorläufigen Staatseisenbahnrates. Durch eine Vollzugsanweisung des d.-ö. Staatsamtes für Verkehrswesen vom 7. Februar 1919 wurde zur Begutachtung der geplanten Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung ein vorläufiger Staatseisenbahnrat bestellt, dessen Amtsdauer erlöschen wird, sobald nach der vollzogenen Neuordnung des Staatsbahnwesens ein endgültiger Staatseisenbahnrat bestellt sein wird. Der vorläufige Staatseisenbahnrat wird auch zur Begutachtung anderer Fragen herangezogen werden können. Die Mitglieder werden aus dem Kreise der Mitglieder des bisherigen österreichischen Staatseisenbahnrates ernannt werden, die deutschösterreichische Staatsbürger sind.

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Klubversammlung am 18. Februar 1919. Exzellenz Dr. v. Wittek als Vorsitzender eröffnete die Versammlung durch Bekanntmachung der nachstehenden geschäftlichen Mitteilungen:

Unsere am 3. Dezember v. J. begonnene Vortragsaison wurde durch die behördlich verfügte Sperrung der Vortrags- und Konzertsäle sowie die angeordnete Schließung der Klubräume ab 4 Uhr nachmittags unterbrochen. Wir haben diese Verfügung, welche einer Unterbindung unserer satzungsmäßigen Tätigkeit nahekam, unendlich bedauert, mußten uns aber gemäß unserer Gewohnheit, alle behördlichen Maßnahmen pünktlich zu beobachten, darein finden.

Digitized by Google

Über unsere Eingabe hat nunmehr die Polizeidirektion gestattet, fachwissenschaftliche Vorträge abzuhalten und hiebei den Saal mäßig zu heizen und zu beleuchten.

Auf Grund dieser Bewilligung, für die wir der Polizeidirektion unseren verbindlichsten Dank zum Ausdrucke bringen, konnten wir uns heute hier versammeln, und ich begrüße die erschienenen Herren herzlichst.

Seit unserer letzten Zusammenkunft wurde unser Klub durch den Beitritt des Staatssekretärs für Verkehrswesen Herrn Karl Jukel als ordentliches Klubmitglied ausgezeichnet. Ich habe aus diesem Anlasse mit zwei Herren bei dem Herrn Staatssekretär vorgesprochen und denselben namens der Klubleitung begrüßt. Der Eindruck, den wir bei diesem Besuche empfingen, war der allerbeste; ich kann denselben dahin zusammenfassen, daß wir die Überzeugung gewonnen haben, daß unser Klub an den obersten Stellen des Verkehrswesens gleichwie bei den verehrten Vorgängern des gegenwärtigen obersten Chefs ausgesprochenes Wohlwollen, tatkräftige Förderung seiner Aufgaben und Ziele zu erwarten hat.

Außerdem sind seither dem Klub als ordentliche Mitglieder beigetreten die Herren: Junk Emil, Maschineningenieur, v. Khittel Wladimir, Assistent der St. B., Prinz Moriz, Baurat, Dr. Schmidl Wolfgang, Sekretär der D. D. S. G.; als außerordentliche Mitglieder Herr Demca Eugen, Oberleutnant, Mändl Adolf, Industrieller, Frau Amalie Mayer, Stationsvorstandswitwe.

Leider haben wir in dieser kurzen Spanne Zeit das Ableben einer Anzahl bewährter Klubmitglieder zu beklagen, und zwar des Ehrenmitgliedes Sr. Exzellenz des Herrn Julius v. Ludvigh, der ordentlichen Mitglieder Haunold Ernst, Oberinspektor i. R., Klein Anton, Oberinspektor i. R., Mayer Franz, Stationsvorstand, Gmünd, Pitter Friedrich, Oberinspektor i. R., La Ruelle Paul, Generaldirektor, Schmidl Arnold Heinrich, Direktor, Tedesko Wilhelm, Oberrevident, Tomschik Adolf, Oberrevident sowie des außerordentlichen Mitgliedes Frau Floriana Leopoldine, Oberbauratswitwe.

Wir werden diesen meist langjährigen, treuen Klubmitgliedern ein stetes, ehrendes Gedenken bewahren. Sie haben sich, geehrte Herren, zum Zeichen der Anteilnahme von den Sitzen erhoben und wir werden diese Trauerkundgebung im Protokoll vermerken.

Solange die behördliche Verfügung bezüglich der Schließung der Klubräume besteht, müssen wir die verehrten Mitglieder bitten, sich an dieselbe zu halten, damit uns aus den bereits wiederholt vorgenommenen Revisionen nicht folgenschwere Anstände erwachsen. Wir werden selbstverständlich sofort nach Ausdehnung der Sperrstunde dieser Rechnung tragen und hoffen doch in absehbarer Zeit zu normaler Klubbetätigung gelangen zu können.

Dienstag, den 25. Februar, um 5 Uhr nachmittags wird Herr Oberstaatsbahnrat Dr. Rudolf Sanzin hier einen Vortrag über „Die Entstehung der Lokomotive" halten und bei demselben eine Anzahl interessanter Lichtbilder vorführen.

Für heute wurde ich vom Vortragskomitee ersucht, über die Wiederherstellung unseres Eisenbahnverkehres zu sprechen, welchem Ersuchen ich um so bereitwilliger nachkommen will, als die durch die politischen Verhältnisse eingetretene Zerfahrenheit im Eisenbahnverkehre, die unser gesamtes Wirtschaftsleben bedroht, dringendst einer baldigen Regelung bedarf.

Wünscht jemand zu diesen geschäftlichen Mitteilungen das Wort?

Da dies nicht der Fall ist, knüpfe ich an diese mit meinem angekündigten Vortrage an".

Die Persönlichkeit des Vortragenden sowie die Wichtigkeit des Gegenstandes machen es erklärlich, daß der Abend durch besonders guten Besuch gekennzeichnet war. Die Darlegungen und Anregungen unseres Präsidenten, durchdrungen von feinstem Empfinden und Erkennen aller in Betracht zu ziehenden bekannten sowie vom Vortragenden neu aufgestellten Gesichtspunkte für die fernere Entwicklung unseres Eisenbahnverkehrswesens fanden ungeteilte Aufmerksamkeit und volle Zustimmung aller Anwesenden. Mit der Ankündigung, an anderer Stelle den Vortrag im Wortlaute zu bringen, glauben wir, einem allgemeinen Wunsche zu entsprechen.

Nach Schluß der Ausführungen ergriff unter reichem Beifalle Staatssekretär Ing. v. Enderes das Wort, um Exz. Dr. v. Wittek zu der erschöpfenden Behandlung und glänzenden Durbringung des Gegenstandes zu beglückwünschen und sodann in seiner Eigenschaft als Vizepräsident unseres Klubs die Versammlung mit Dankesworten an den Vortragenden zu schließen.

Ing. M. Taussig
Schriftführer.

Staatssekretär für Verkehrswesen Herr Karl Jukel ist dem Klub als ordentliches Mitglied beigetreten. Aus diesem Anlasse haben jüngst unser Klubpräsident mit Herren der Klubleitung bei demselben vorgesprochen und Herrn Staatssekretär als neues Mitglied begrüßt. Herr Staatssekretär Jukel, der über die Aufgaben und Ziele des Klubs vollständig orientiert war und dieselben vorbehaltslos billigte, sprach sich über den Klub mit solcher Wärme und Wohlgeneigtheit aus, daß die erschienenen Herren den bestimmten Eindruck empfingen, daß der Klub an dieser obersten Stelle auf tatkräftiges Wohlwollen zu rechnen habe. Herr Staatssekretär stellte auch sein Erscheinen bei den Vorträgen und Veranstaltungen des Klubs in bestimmte Aussicht, insoferne die Verhältnisse den Zeitaufwand hiefür gestatten. Wir freuen uns aufrichtig, an den obersten Stellen des Verkehrswesens so wohlwollender Beurteilung der Tätigkeit des Klubs zu begegnen.

Zeitweiser Ausfall von Zügen der Südbahn. Seitens der Direktion der Südbahn wird darauf aufmerksam gemacht, daß sie infolge des unregelmäßigen und unzureichenden, zeitweise vollständig aussetzenden Kohlenzuschubes bis auf weiteres für die fahrplanmäßige Ausführung des Verkehres keine Gewähr leisten könne.

Die Fahrgäste der Südbahn werden also damit zu rechnen haben, daß in nächster Zeit fallweise der eine oder andere — unter besonders schwierigen Verhältnissen auch eine ganze Reihe — der im Fahrplane vorgesehenen Züge gänzlich entfallen werden.

D.-ö. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 315/41—III—19. am 20. Februar 1919.

Betreff: Anbotausschreibung.

Die d.-ö. Staatsbahndirektion Wien vergibt die Einrichtung einer Wasserleitung für die Holzbearbeitungswerkstätte in St. Pölten im annähernden Kostenbetrage von K 200 000. Als Einreichungstermin für die Angebote ist der 12. März 1919, 12 Uhr mittags, festgesetzt.

Näheres ist aus der Angebotausschreibung in der „Wiener Zeitung" vom 22. Februar 1919 zu entnehmen.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum.

Für das österreichische Patent **Nr. 68479 der Firma Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein, Akt.-Ges. Osnabrück,** vom 15. August 1914 betreffend:

Zungenverbindung für Eisenbahnweichen durch Federlaschen

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefällige Angebote an obengenannte Firma erbeten.

Für das österreichische Patent **Nr. 58685 der Firma Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein, Akt.-Ges. Osnabrück,** vom 1. Dezember 1912 betreffend:

Schienenbefestigungen für Eisenbahnschwellen

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefällige Angebote an obengenannte Firma erbeten.

Franz Kropatschek, Blansko.

„Glück auf!"

Edeltonwerke, Kaolin- und Quarzsandgruben.

Laut Erlaß des k. u. k. Kriegsministeriums, Abt. 7, Nr. 22.296, v. J. 1916 unter K. L. G. gestellte Unternehmung.

Erzeugnisse: Feuerfeste Tone zur Erzeugung von Schamottewaren, Stahlgußtiegeln, Zinkmuffeln, Stopfen und Ausgüsse der Hochöfen, Töpfertone, Malerton, Roh-Kaolin zur Kupolofen Konservierung, Stahlguß-Formsand, Kernsand, Metall- und Feinguß-Formsand, Glashafentone Blanskoer und Briesener Provenienz.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 4. Wien, den 1. April 1919. XLII. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 1 Krone.

INHALT: Einschreiten des Klubs zur Verbesserung der Lage der Pensionisten. — Zur Neuordnung des Staatseisenbahnrates. Vom Eisenbahnminister a. D. Dr. Heinrich Ritter v. Wittek. — Technische Rundschau. Puch-Triebwerk-feldbahnen. — Verschiedenes. Wechsel in der Geschäftsleitung des Ersten allgemeinen Beamten-Vereines. Obst-, Gemüse- und Gartenbaukurs an der Gartenbauschule für Frauen, Wien XIX, Kaasgrabengasse 19. Tarifloser Zustand mit Deutschland. Vorschläge für die Vergesellschaftung der amerikanischen Eisenbahnen. Zugzusammensetzung in Deutschland. Verkehr und Einnahmen der deutschösterreichischen Eisenbahnen. — Buchanzeigen. Geschäfts-Vormerkblätter für das Jahr 1919. Deutschösterreichische Verkehrsprobleme. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Einladung.

Der Ausschußrat beehrt sich hiemit, zu der am

Dienstag, den 29. April 1919, 1/2 6 Uhr abends

im

Versammlungssaale des Klub, I, Nibelungengasse 3

stattfindenden

XLII. ordentl. Hauptversammlung

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten

einzuladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschußrates über das Klubjahr 1918.
2. Bericht der Rechnungsprüfer.
3. Wahl eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers, und von sechs Mitgliedern des Ausschußrates, ferner der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter.
4. Anträge des Ausschußrates.
5. Allfällige Änderung der Satzungen.
6. Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge.

Es wird ersucht, dieser Versammlung beizuwohnen und etwa beabsichtigte Anträge (Punkt 6 der Tagesordnung) bis längstens 21. April dem Präsidium bekanntgeben zu wollen.

Der Ausschußrat
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Zur Beachtung! Sollte die einberufene Hauptversammlung mangels der satzungsmäßig erforderlichen Anzahl von Mitgliedern (mindestens ein Zehntel der Gesamtzahl der Klubmitglieder) nicht abgehalten werden können, findet um 6 Uhr (also eine halbe Stunde später) eine außerordentliche Hauptversammlung statt, die ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden beschlußfähig ist.

Druckfehlerberichtigung. In dem im Hefte 3 der Österreichischen Eisenbahn-Zeitung veröffentlichten Aufsatze „Zur Frage der Pragmatisierung der Staatsbahnbediensteten" ist

auf Seite 22, linke Spalte, Zeile 22 und 23 von oben zu lesen: statt „von den wirklichen Staatsbahnbediensteten" richtig „.....Staatsbediensteten",

auf Seite 24, linke Spalte, Zeile 10 von oben, statt „Exekution" „Exekutive".

Vorträge im Monate April 1919.

Dienstag, den 1. April, um 1/2 6 Uhr abends: **Dr. Arnold Madlé v. Lenzbrugg** über: **„Ausblicke in Deutschösterreichs Verwaltung".**

Dienstag, den 8. April, um 1/2 6 Uhr abends: **Oberst Johann Meister von Keutnersheim** über: **„Unsere Eisenbahnen und Schiffahrt im Weltkriege"** (Schlußabend mit Wechselrede).

Dienstag, den 15. April, um 1/2 6 Uhr abends: **Dr. Hans Baron Jaden** über: **„Island".** (Mit Lichtbildern.)

Die Vorträge finden im Vortragssaale statt.

Dienstag, den 29. April 1919 vor Beginn der 42. ordentlichen Hauptversammlung, findet die Verteilung der Diplome an jene Klubmitglieder statt, die dem Klub seit 40 Jahren oder 25 Jahren ununterbrochen angehören.

Es sind dies die Herren:

(40jährige Zugehörigkeit)

Adalbert Bruckmann, Oberrevident
Arthur Brüll, Kammerrat, Bielitz

(25jährige Zugehörigkeit)

Julius Deinlein, Oberstaatsbahnrat
R. J. Hardy, Ing.
Dr. Franz Hilscher, Regierungsrat
Franz Xaver Höchsmann, Direktor d. Südbahn
Anton Jawecki v. Nalecz, Oberrevident
Dr. Alfred Polaczek, Oberstaatsbahnrat
Viktor Reiber, Hofrat
Gustav Reich, Inspektor i. R.
Heinrich Schneider, Inspektor, A. T. E., Teplitz
Eduard Zwack, Oberstaatsbahnrat.

Digitized by Google

Einschreiten des Klubs zur Verbesserung der Lage der Pensionisten.

Angesichts der schweren wirtschaftlichen Bedrängnis, die infolge der ungeheuren Teuerung auf den im Ruhestande befindlichen Eisenbahnbeamten, zumal aber auf denen lastet, die vor 1. Oktober 1918 in den Ruhestand getreten sind, hat die Klubleitung es für ihre kameradschaftliche Pflicht gehalten, zugunsten dieser besonders hart betroffenen Pensionisten nachdrücklich einzutreten.

Diesem Zwecke dient die nachstehende Eingabe an das Staatsamt für Verkehrswesen.

„An das

Staatsamt für Verkehrswesen

Wien.

Der ergebenst unterzeichnete Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten, unter dessen 619 ordentlichen Mitgliedern sich 35% pensionierte Beamte der Staats- und Privatbahnen Deutschösterreichs befinden, fühlt sich verpflichtet, an ein Staatsamt für Verkehrswesen mit der Bitte heranzutreten, die überaus traurige wirtschaftliche Lage dieser Beamtengruppe zu verbessern, um eine bis in die obersten Klassen der Eisenbahnbeamten des Ruhestandes reichende Proletarisierung zu verhindern.

Der Klub erlaubt sich zur Begründung dieses ergebenen Ansuchens vorauszuschicken:

a) daß die jetzt so hart betroffenen Beamten nach voll geleisteter Dienstzeit, während der sie redlich dazu beigetragen haben, den Eisenbahnbetrieb auf die gegenwärtige achtunggebietende Höhe zu bringen, in den Ruhestand getreten sind;

b) daß ferner deren Austritt aus der Aktivität mit Ausnahme von Krankheitsfällen fast nie freiwillig war, sondern zum Zwecke des Nachrückens der jüngeren Beamten angeordnet wurde;

c) daß unter diesen Pensionisten vielfach Familienväter sind, die heute noch für minderjährige, unversorgte Kinder zu sorgen haben;

d) daß jeder aktive Beamte die nicht unbeträchtlichen jährlichen Pensionsabzüge in dem sicheren Glauben geleistet hat, sich mit den Ruhebezügen ein sorgenfreies Alter gesichert zu haben, beim Rücktritt in den Ruhestand aber die schwere Enttäuschung erlebt, eine namhafte Einbuße seiner bisherigen Bezüge zu erleiden;

e) daß endlich die Staats- und Privatbahnverwaltungen, welche die bestehenden Pensionsfonds in eigene, selbständige Verwaltung übernommen haben, hiedurch auch die Obsorge auf sich nahmen, die Mittel zur standesgemäßen Lebensführung der Pensionisten beizustellen.

Die Verhältnisse vor Ausbruch des Krieges gestatteten dem in den Ruhestand tretenden Beamten, je nach der Größe seiner Familie und der eigenen Vermögenslage, eine zwar eingeschränkte, immerhin aber noch erträgliche Fortführung seines Haushaltes. Nach Kriegsbeginn jedoch, insbesondere aber in den letzten Jahren der Kriegszeit begann die Monatspension unserer Beamten nur mehr für einen Bruchteil dieses Zeitraumes zu reichen. Völligen Zusammenbruch erlitt der Haushalt aller Beamten, insbesondere aber der der Eisenbahnpensionisten, als durch die Gewährung ungemein hoher Löhne an den ungelernten Tagarbeiter, durch die Verschlechterung der Valuta, die mangelhafte Beschickung der Märkte, das Überhandnehmen des Schleichhandels und vieler anderer Ursachen eine ganz unglaubliche Verteuerung aller Lebensmittel und Bedarfsartikel, wie der Kleider, der Wäsche und Schuhe eintrat. Dadurch wurden die Pensionisten gezwungen, entweder ihr für Krankheitsfälle oder als Zehrpfennig für ihre Familienmitglieder oft mit großen Entbehrungen erspartes Kapital anzugreifen, Schulden zu machen oder zu hungern. Die überaus zahlreichen Todesfälle der letzten Zeit in den Kreisen der pensionierten Eisenbahnbeamten sind ohne Zweifel der Unterernährung und deren Folgeübeln zuzuschreiben.

Die Staatsbahnverwaltung, der auch die Privatbahnen folgten, hat sich inzwischen entschlossen, den aktiven Eisenbahnbeamten außerordentliche Zuwendungen zukommen zu lassen, und zwar durch Bewilligung von Teuerungsbeiträgen, durch Zuwendungen von allerlei Bedarfsgegenständen zu verhältnismäßig billigem Preise, durch Einführung von Lebensmittellagerbetrieben, Gemeinschaftsküchen u. a. m. Die Pensionisten wurden und werden in den letztgenannten Anstalten nur geduldet, denn eine Berechtigung zur Inanspruchnahme dieser Begünstigungen durch sie ist nirgends ausgesprochen.

In den letzten drei Jahren wurden den Pensionisten allerdings auch Teuerungsbeiträge und hie und da einmalige Zuwendungen bewilligt.

Diese Hilfe ist aber weder ausreichend, noch kann sie an der Tatsache etwas ändern, daß der größte Teil der Eisenbahnpensionisten vor dem finanziellen Zusammenbruche steht, daß die Ersparnisse zumeist völlig aufgebraucht, die Kredite erschöpft und die Pensionisten statt des erhofften sorgenfreien Alters der Not und Verelendung preisgegeben sind.

Die Staatsbahnverwaltung glaubte, diesen Zuständen insoferne teilweise Rechnung zu tragen, als sie verfügte, daß den nach dem 1. Oktober 1918 in den Ruhestand tretenden Eisenbahnbediensteten die Hälfte der im Aktivstande für die erste Familienklasse bezogenen Teuerungszulagen in die Pension eingerechnet werde.

Durch diese erfreuliche Maßnahme wurden aber bedauerlicherweise zweierlei Gruppen von Pensionisten einer und derselben Anstalt geschaffen.

Die vor dem 1. Oktober 1918 in den Ruhestand versetzten Beamten fragen mit Recht, ob denn ihre Leistungen für den Staatsbetrieb weniger hoch eingeschätzt werden dürfen als die der später pensionierten; ferner, ob sie die den neuen Pensionisten gewährten Zubußen nicht noch dringlicher als diese benötigen? Dies beweist u. a. der Umstand, daß die bis 1. Oktober 1918 aktiv gewesenen Beamten durch die erhöhten Aktivitätsbezüge leichter in der Lage waren, während der langen Kriegsdauer durchzuhalten; auch waren sie weniger genötigt, ihre Ersparnisse aufzubrauchen als die Pensionisten älteren Stiles.

Die jetzt in den Ruhestand tretenden Beamten genossen ferner auch den Vorteil, über die Altersgrenze hinaus aktiv dienen zu dürfen, weil während der Kriegsdauer Pensionierungen nur in den seltensten Fällen vorgenommen wurden.

Die älteren Pensionisten fragen weiter mit Recht, ob die nach dem 1. Oktober 1918 mit der erhöhten Pension in den Ruhestand getretenen Beamten auch die entsprechenden Einzahlungen hiefür in den Pensionsfonds geleistet haben.

Unter Berücksichtigung aller dieser Verhältnisse hält sich der Klub für verpflichtet, dem Staatsamt für Verkehrswesen die Bitte zu unterbreiten, im Interesse der Erhaltung einer großen Anzahl alter treuer Diener des Staates die Verfügung zu treffen und die Verwaltungen der

Digitized by Google

Privatbahnen in gleichem Sinne anweisen zu wollen, daß den im Ruhestande befindlichen und in den Ruhestand tretenden Eisenbahnbeamten dieselben Teuerungszulagen gewährt werden, wie sie die aktiven Beamten der gleichen Gruppe gegenwärtig genießen und daß von jenem Zeitpunkte, an welchem die Teuerungszulagen abgebaut oder ganz eingestellt werden, den Pensionisten mit voller Dienstzeit der zuletzt bezogene Gehalt sowie das gegenwärtige Quartiergeld (Aktivitätszulage) des Domizilortes in voller Höhe als Pensionsbezug zugesprochen werde. Denn die Verkürzung der Quartiergeldbezüge (Aktivitätszulagen) bei der Bemessung des Ruhegehaltes ist eine ungemein drückende Maßregel, die deshalb bei Stadt und Land längst aufgehoben ist, weil auch der Pensionist standesgemäß wohnen muß, und zu den künftigen hohen Wohnungsmietzinsen dürfte nicht einmal das volle heutige Quartiergeld hinreichen.

Weiters wäre grundsätzlich festzulegen, daß jede Regelung der in Betracht kommenden Gebühren der aktiven Bediensteten automatisch die Regelung der Ruhegenüsse zur Folge hat.

Der Klub gestattet sich diese ergebene Bitte dem Staatsamte für Verkehrswesen zur wohlwollenden Prüfung und Förderung zu empfehlen und um deren eheste Durchführung mit Rückwirkung vom 1. Jänner 1919 zu bitten.

Für den Ausschußrat des
Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten

Präsident: Wittek m. p. — Schriftführer: Taussig m. p.

Die vorstehende Eingabe wurde dem neuernannten Staatssekretär für Verkehrswesen Geh. Rat Paul anläßlich der zu seiner Begrüßung als obersten Leiters des Eisenbahnwesens erbetenen Vorstellung der Klubleitung am 22. März l. J. von dem Präsidenten, Dr. R. v. Wittek, dem Vizepräsidenten Oberstaatsbahnrat Dr. Hauler und Schriftführer Inspektor Ing. Taussig mit der Bitte um wohlwollende Förderung dieser sowie der übrigen zugunsten der Klubmitglieder und Standesgenossen verfolgten Bestrebungen des Klubs überreicht und mündlich eingehend begründet. Der Herr Staatssekretär nahm die Ausführungen unter Betonung seiner regen Anteilnahme an den Bestrebungen des Klubs entgegen, besprach die in ähnlicher Richtung unternommene Aktion der Staatspensionisten und sicherte zu, die vorgebrachte Bitte einer wohlwollenden Prüfung unterziehen zu wollen. Der Herr Staatssekretär bemerkte schließlich, es sei ihm erfreulich gewesen, die Abordnung des Klubs als erste der ihn begrüßenden Fachvereinigungen an seinem ersten Empfangstage bei sich zu sehen.

Zur Neuordnung des Staatseisenbahnrates.

Vom Eisenbahnminister a. D. Dr. Heinrich Ritter v. Wittek.

Mit der durch die geänderten Verhältnisse bedingten Neugestaltung der Organisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung Deutschösterreichs hängt die jetzt mehrfach erörterte Frage zusammen, in welcher Art fernerhin die Mitwirkung des Laienelements im inneren Bereiche der Verwaltung stattzufinden haben wird. Daß eine solche Mitwirkung der am Eisenbahnverkehr interessierten nichtamtlichen Berufskreise auch künftig nicht zu entbehren sein wird, steht nach der erfolgten Bestellung eines vorläufigen Staatseisenbahnrates (Vollzugsanweisung des deutschösterreichischen Staatsamtes für Verkehrswesen vom 7. Februar 1919), wie auch nach der in den wirtschaftlichen Vertretungskörpern vorherrschenden Ansicht außer Zweifel. Hienach wird übereinstimmend das Bedürfnis anerkannt, die leitenden Dienstesstellen der staatlichen Eisenbahnverwaltung mit Vertretern der am Eisenbahnverkehr besonders beteiligten Wirtschaftskreise durch gemeinsame Erörterung der sie angehenden Maßnahmen in unmittelbare Berührung zu bringen, den Einblick der Bahnorgane in das Getriebe des praktischen Geschäftslebens zu fördern und dadurch der Gefahr einer einseitigen, zum Bureaukratismus im übeln Wortsinne neigenden Auffassung und Stellungnahme der Staatsbahnverwaltung zu begegnen. Desgleichen bietet, wie nicht zu übersehen ist, der gegenseitige Meinungsaustausch mit Vertretern der Geschäftswelt die Füglichkeit, diese Vertreter mit den Erfordernissen und Zielen der Bahnverwaltung vertraut zu machen und ihnen die staatswirtschaftlichen Aufgaben der Bahnanstalt gegenwärtig zu halten. Für die Ersprießlichkeit einer den Vertretern der Beteiligten mit Ausschluß der rein technischen Dienstzweige eingeräumten Mitwirkung, die indes vermöge der Verantwortlichkeit der fachmännischen Verwaltung keine entscheidende, sondern nur eine beratende sein kann, sprechen außerdem die übereinstimmenden Erfahrungen, die in dieser Hinsicht seit den Anfängen des staatlichen Eisenbahnbetriebes in Deutschland und seit dessen Wiederaufnahme in Österreich gemacht wurden. Nicht minder liegt es in dem demokratischen Zuge der Zeit, der die Mitwirkung des Volkes bei den verschiedenen Tätigkeiten der öffentlichen Verwaltung in möglichst weitem Umfange fordert, hiefür auch bei den vom Staate betriebenen Eisenbahnen vorzusorgen. Der nachstehende kurze Rückblick soll die bisherige Entwicklung der bezeichneten Vorsorge in ihren allgemeinen Umrissen zusammenfassen.

Die Begutachtung wichtigerer Maßnahmen im Bereiche des Verkehrs und Tarifwesens der Staatsbahnen durch Vertrauensmänner aus den Kreisen des Handels, der Industrie und Landwirtschaft, vordem fallweise nach Bedarf von den Staatsbahnverwaltungen im Wege periodischer Konferenzen eingeleitet, nahm in Deutschland zuerst feste Formen an, indem im Jahre 1874 bei der Generaldirektion der elsaß-lothringischen Reichsbahnen zu Straßburg ein Eisenbahnausschuß aus Vertretern der Handelskammern, später auch von landwirtschaftlichen und industriellen Körperschaften zu dem vorhin bezeichneten Zwecke errichtet wurde. Die gleiche Einrichtung wurde 1878 bei den preußischen und sohin auch bei den übrigen deutschen Staatsbahnverwaltungen getroffen.

Für Preußen wurde mit Gesetz vom 1. Juni 1882 die Errichtung von Bezirkseisenbahnräten bei den einzelnen Staatsbahndirektionen oder Direktionsgruppen (derzeit neun solche Räte in Berlin, Bromberg, Breslau, Altona, Magdeburg, Erfurt, Hannover, Köln und Frankfurt, letztere auch mit hessischen und badischen Mitgliedern) sowie die Einsetzung eines Landeseisenbahnrates verfügt und deren Organisation geregelt. Der Bezirkseisenbahnrat ist in allen, die Verkehrsinteressen des Bezirkes oder einzelner Distrikte desselben berührenden wichtigen Fragen (insbesondere bezüglich Abänderung der Tarife und Fahrpläne) zu hören und kann in diesen Fragen auch selbständig Anträge stellen oder Auskunft verlangen. Zur Vorbereitung der Beratungen kann ein Ausschuß bestellt werden. Die Mitglieder werden in ungefähr gleicher Anzahl von den Handels- und Landwirtschaftskammern sowie anderen berufenen Körperschaften und Vereinen auf je fünf Jahre gewählt. Den Vorsitz führt der Eisenbahndirektions-

Digitized by Google

Präsident. Der Landeseisenbahnrat bestand zuletzt aus 47 Mitgliedern, wovon 10 von den Ressortministern ernannt, 32 durch die Bezirkseisenbahnräte gewählt und 5 von den wirtschaftlichen Korporationen der beteiligten außerpreußischen Staaten mit Genehmigung der Landesregierung entsendet wurden. Die Funktionsdauer war gleichfalls mit fünf Jahren bemessen. Der Vorsitzende und sein Stellvertreter wurden vom König ernannt. Zur Äußerung vorzulegen sind die etatmäßige Übersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter, die allgemeinen Bestimmungen über die Anwendung der Tarife, die Anordnungen wegen Zulassung oder Versagung von Ausnahme- und Differentialtarifen, Anträge auf allgemeine Änderungen der Betriebs- und Bahnpolizeireglements mit Ausschluß der technischen Bestimmungen. Auch hier besteht Antrags- und Anfragestellungsrecht sowie Vorberatung durch einen Ausschuß. Der Ressortminister kann Gutachten in wichtigeren, das öffentliche Verkehrswesen der Eisenbahnen betreffenden Fragen verlangen.

In Bayern wurde zufolge der kgl. Verordnungen vom 16. März 1881 und 15. August 1908 dem Verkehrsministerium ein Landeseisenbahnrat von 28 Mitgliedern, die über Vorschlag der bei der Zentralstelle für Industrie, Gewerbe und Handel gebildeten Abteilungen (auch der für Arbeiterschutz und Arbeiterwohlfahrt), der Handelskammern und landwirtschaftlichen Kreisausschüsse vom Regenten auf drei Jahre ernannt werden, für die rechtsrheinischen Gebiete beigegeben und der Eisenbahndirektion Ludwigshafen a. Rh. ein zur Beratung der Verkehrsangelegenheiten der Pfalz berufener Verkehrsausschuß angegliedert. Die Zuständigkeit des Landeseisenbahnrates umfaßt auch die Fragen der staatlichen Schiffahrts- und Kanalbetriebe. Desgleichen haben Württemberg, Baden, Mecklenburg-Schwerin, Oldenburg und Luxemburg ähnlich organisierte Eisenbahnbeiräte ihrer Staatsbahnverwaltungen ins Leben gerufen.

Solche beratende Körperschaften bestehen oder bestanden ferner in Ungarn (Landesverkehrsrat), Belgien (Staatseisenbahnrat), Dänemark (Beirat der Staatsbahnen), Frankreich (Conseil du réseau de l'Etat und Comité consultatif des chemins de fer), Italien (Allgemeiner Verkehrsbeirat und Bezirksverkehrsausschüsse), Rumänien (Verwaltungsrat für Eisenbahnangelegenheiten), Schweden (Eisenbahnrat), Schweiz (Kreiseisenbahnräte).

In Österreich wurde der k. k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb sofort bei ihrer Errichtung zufolge der Organisationsgrundzüge vom 26. Februar 1882 ein aus dem Präsidenten der Direktion als Vorsitzenden und 26 auf drei Jahre ernannten Mitgliedern, wovon 17 von Handels- und Gewerbekammern und landwirtschaftlichen Korporationen vorzuschlagen waren, gebildeter Staatseisenbahnrat beigegeben. Sein Wirkungskreis umfaßte die Abgabe von Gutachten in wichtigen, die Interessen des Handels, der Industrie und Landwirtschaft berührenden Fragen des Staatseisenbahnbetriebes, wie auch über besondere Aufforderung des Handelsministers in derartigen Fragen des Eisenbahnwesens überhaupt. Insbesondere unterlagen dieser Begutachtung alle wichtigeren Anträge der Direktion bezüglich des Tarifwesens, namentlich betreffend die Normaltarife für Personen und Güter, dann die Anwendung von Ausnahme- und Differentialtarifen, die jährlich zweimal festzustellenden Fahrpläne, Anträge auf dauernde Abänderungen der reglementarischen und Tarifbestimmungen, die Grundsätze für die Vergebung von Lieferungen und Arbeiten. Auch war dem Staatseisenbahnrate das Recht eingeräumt, innerhalb seines Wirkungskreises Wünsche und Beschwerden an die Direktion zu richten und von ihr Auskunft zu verlangen. Dem Präsidenten waren drei Mitglieder des Staatseisenbahnrates als ständiger Beirat beigegeben, die berufen waren, sich fortlaufend Einsicht in alle wichtigeren geschäftlichen Vorkommnisse zu verschaffen, bei der Vorbereitung der dem Handelsministerium oder dem Staatseisenbahnrate vorzulegenden Anträge mitzuwirken, alle wichtigeren Fragen des finanziellen und kommerziellen Dienstes zu begutachten und sich an der Kontrolle der finanziellen Gebarung sowie an der Verwaltung der Pensions- und Wohltätigkeitsfonds zu beteiligen. Anträge auf Erteilung von Tarifbegünstigungen im Personen- und Sachenverkehr sowie die Entscheidung über Offertverhandlungen waren an die gemeinsame Beschlußfassung des Präsidenten und des ständigen Beirates gebunden.

Mit der fortschreitenden Ausdehnung des vom Staate betriebenen Bahnnetzes von 3009 km im Jahre 1882 bis auf 19.472 km im Jahre 1918 erweiterte sich der Kreis der zur Vertretung im Staatseisenbahnrate berufenen wirtschaftlichen Körperschaften. Die Mitgliederzahl stieg in Gemäßheit der Organisation der Generaldirektion der Staatsbahnen vom 8. Juni 1884 (Ministerialverordnung vom 23. Juni 1884) auf 50, zufolge der mit Ministerialverordnung vom 15. Dezember 1891 vorgenommenen Abänderungen dieser Organisation auf 66 und zuletzt auf Grund des Statuts vom 20. April 1909, abgeändert mit Kundmachung vom 23. November 1911 auf 128. Von diesen waren 18 vom Eisenbahnminister nach freier Wahl und 110 teils im Einvernehmen mit den sonst beteiligten Ministerien, teils auf Vorschlag wirtschaftlicher Korporationen auf fünf Jahre ernannt. Der Wirkungskreis des Staatseisenbahnrates blieb im wesentlichen der gleiche; nur kam die Meinungsäußerung über die Wahl der Orte hinzu, an welchen Betriebs- oder Staatsbahndirektionen, Betriebsämter, Werkstätten, Materialmagazine und Bahnerhaltungssektionen zu errichten sind, wogegen der ständige Beirat des Präsidenten der Generaldirektion mit dieser selbst bei der Errichtung des Eisenbahnministeriums im Jahre 1896 hinwegfiel. Die Lücke wurde in letzter Zeit durch einen ständigen Sonderausschuß von 20 Mitgliedern des Staatseisenbahnrates für tarifarische und reglementarische Angelegenheiten teilweise ausgefüllt. Im vorhin erwähnten Statut von 1909 sind von der Behandlung im Staatseisenbahnrate alle Angelegenheiten rein lokaler Natur (auch solche, die nur Verkehrsinteressen eines einzelnen Direktionsbezirkes oder eines seiner Teile berühren) ausgeschlossen und ist für die Beratung dieser Angelegenheiten die Errichtung von Direktionseisenbahnräten für je einen oder mehrere Direktionsbezirke vorgesehen. Zu dieser Errichtung ist es jedoch nicht gekommen. Anderseits sind jedoch im Anschluß an die autonome Verwaltung von Landesbahnen in mehreren der im vormaligen Reichsrate vertretenen Ländern Landeseisenbahnräte entstanden, so in Steiermark auf Grund des Landesgesetzes vom 11. Februar 1890, dann in Böhmen, Mähren, Galizien, Nieder- und Oberösterreich, Salzburg und Schlesien.

Die Tätigkeit des Staatseisenbahnrates hat während seines 37jährigen Bestandes und auch bei dessen Abschluß manche Anfechtung erfahren. Seine wegen der regelmäßig nur zweimal jährlich — im Sommer und im Herbste — stattfindenden Tagungen beschränkte fachliche Betätigung wurde, wie von mehreren Seiten hervorgehoben wird, durch die Mitwirkung der aus politischen Rücksichten ernannten Parlamentarier in nationaler und parteipolitischer Richtung ungünstig beeinflußt. Wenn auch die von manchen Mitgliedern vertretene Ansicht, daß der Staatseisenbahnrat bei seinen Beschlüssen grundsätzlich keine Rücksicht auf das finanzielle Gebarungsergebnis zu nehmen habe, nicht durchwegs die Oberhand gewann, bedurfte es doch der unablässigen Bemühungen der Fachbeamten in den ständigen Ausschüssen, um allzu weitgehende, mit nahmhaften Mehrkosten verbundene

Digitized by Google

Anforderungen hintanzuhalten. So hat denn auch die mit dem Rüstzeug einer fachmännischen Expertise in den Jahren 1910 bis 1911 ins Werk gesetzte Aktion der Antragstellung für die Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung zwar ein umfassendes, viele wertvolle Meinungsäußerungen und Gutachten enthaltendes Operat, aber kein praktisch brauchbares Ergebnis zutage gefördert, da es schließlich nicht gelang, eine Einigung über die Abgrenzung bestehender und neu zu errichtender Staatsbahndirektionen zu erzielen, und der damalige Fachminister Dr. Freiherr v. Forster gleichwie seine Amtsnachfolger begründete Bedenken trugen, eine Neuordnung auf der vorgeschlagenen Grundlage auszuführen. Dabei soll nicht in Abrede gestellt werden, daß die Mitglieder des Staatseisenbahnrates sich der Mehrzahl nach mit löblichem Eifer ihrer Aufgabe widmeten, daß auch die Obmänner und Berichterstatter der ständigen Ausschüsse, wie Exzellenz Dr. Ruß, Dr. Exner, Dr. v. Licht, Alfred Ritter v. Lindheim, Wilhelm v. Boschan, Dr. Kolischer, Alfred Deutsch, Dr. v. Oberleithner sachkundig und verständnisvoll ihres Amtes walteten und daß aus ihren Beratungen der Anstoß zu manchen nützlichen Verbesserungen hervorgegangen ist. Auch der vorhin erwähnte ständige Sonderausschuß hat besonders im Tarifwesen Ersprießliches geleistet.

So viel über die bisherige Entwicklung des Institutes. Seine vorläufige Neuordnung ist nach der eingangs erwähnten Vollzugsanweisung derart gedacht, daß entsprechend der Verminderung des Staatsgebietes und Staatsbahnnetzes Deutschösterreichs — ersteres etwa dem Bayerns gleichkommend, letzteres mit 7185 oder bei Ausschluß der strittigen Gebiete 5062 km, etwa ein Drittel bis ein Viertel des früheren Bahnnetzes — fortan eine beschränkte Anzahl von Mitgliedern des vormaligen österreichischen Staatseisenbahnrates im Wege der Ernennung durch den Staatssekretär für Verkehrswesen den neuen vorläufigen Staatseisenbahnrat zu bilden haben wird. Als seine Hauptaufgabe wird die Begutachtung der geplanten Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung bezeichnet. Gegen die Eignung des so zusammengesetzten Beirates zur Lösung der ihm gestellten Aufgabe sind von fachkundiger autoritativer Seite*) in der Öffentlichkeit Bedenken geltend gemacht worden. Es wird bezweifelt, ob von der Heranziehung einzelner Mitglieder des außer Wirksamkeit getretenen alten Staatseisenbahnrates, also von der Bildung eines neuen Rumpfparlamentes, dem die Mängel der ursprünglichen, mehr nach parlamentarisch-politischen als nach sachlichen Gesichtspunkten erfolgten Zusammensetzung des Beratungskörpers anhaften, ein fördernder Einfluß auf die Neuordnung der Eisenbahnverwaltung erhofft werden kann. Von diesem, durch Sachkenntnis und Erfahrung gleich hervorragenden Beurteiler wird vielmehr empfohlen, sich für die zunächst durchzuführenden internen Vorarbeiten des erwünschten fachlichen Beirates in anderer Weise zu versichern und die Beratung der endgültigen Neuordnung etwa durch einen neu zu bildenden Staatseisenbahnrat einem späteren Zeitpunkte nach dem Inslebentreten der neuen Verfassungsnormen vorzubehalten. So gewichtig die erhobenen Bedenken sind — wird doch der übermäßige Regierungseinfluß auf die Bildung und Betätigung des alten Staatseisenbahnrates seitens der Verkehrsinteressenten von ihnen scharf kritisiert —, so möchte doch die beabsichtigte Anknüpfung des vorläufigen, an den bisherigen Staatseisenbahnrat als eine Art Versuch einer quasi legalen Umbildung des Bestandenen sowie in dem Bedürfnisse eine gewisse Erklärung finden, vor der als unaufschieblich erachteten, derzeit allerdings nur bruchstückweise durchführbaren Neuordnung einer beirätlichen Stütze nicht zu entbehren.

Für die endgültige Neuordnung des Staatseisenbahnrates, gleichwie für die der Staatsbahnverwaltung überhaupt, sollte — darin stimme ich mit den vorhin erwähnten Ausführungen Exzellenz Wrbas vollständig überein — vor allem der fachliche Gesichtspunkt ausschlaggebend sein. Mir schwebt als die geeignete Form des endgültigen Staatseisenbahnrates ein nicht allzu zahlreicher Kreis von seitens der wirtschaftlichen Vertretungskörper gewählten sachkundigen Vertrauensmännern vor, die der den Staatsbahnbetrieb leitenden Dienstesstelle — bei Einbeziehung der Post und anderer verwandter Dienstzweige in den Rahmen des Verkehrsamtes nicht diesem, sondern der den Betriebsdienst leitenden zentralen Direktion — für Verkehrs- und Tariffragen beratend zur Seite zu stehen hätten. Aus den Mitgliedern dieser Körperschaft wäre ein kleiner ständiger Ausschuß zu bestellen, der als Beirat des leitenden Direktors in ähnlicher Art zu wirken hätte, wie dies seinerzeit bei der k. k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb der Fall war. Ob außerdem für die rein örtlichen Verkehrs- und Tarifangelegenheiten Landes- oder Bezirksbeiräte, erstere vielleicht unter Heranziehung der jetzigen autonomen Landeseisenbahnräte, zu bilden wären, hängt von dem Ausmaß der Zuständigkeitsbefugnisse ab, die den unter der zentralen Direktion stehenden Betriebsdienststellen eingeräumt würden. Das jetzt so stark hervortretende Streben nach dezentralisierender Wahrung der Eigenart der einzelnen deutschösterreichischen Länder würde für die Bestellung solcher Beiräte der unteren Betriebsdienststellen sprechen. Ein Beschluß hierüber ist aber erst dann möglich, wenn der Umfang unseres Staates und das Verbleiben der ihm jetzt gesetzlich, wenn auch nicht durchwegs tatsächlich angehörigen Länder und Landesteile in ihm endgültig feststehen werden. Allerdings — und das darf zum Schlusse nicht verschwiegen werden — laufen alle im vorstehenden besprochenen Anregungen und Vorschläge Gefahr, mehr oder weniger schätzbares Material zu bleiben, wenn dem deutschösterreichischen Staate, sei es im Falle der Verwirklichung des Zusammenschlusses mit dem Deutschen Reiche, sei es infolge der Drosselung durch die Ententemächte, die Bewegungsfreiheit verloren gehen sollte, die Neuordnung seiner Eisenbahnverwaltung nach seiner eigenen Willensbestimmung durchzuführen.

Der erstere Fall eines Aufgebens der verkehrspolitischen Eigenberechtigung wirft in der nunmehr verfassungsmäßig vorgesehenen dereinstigen Auflassung des Staatsamtes für Verkehrswesen, dessen Geschäftskreis sodann in die Reichsverwaltung fiele, seinen Schatten voraus. Immerhin würde sich dann die Aussicht eröffnen, daß der längst gehegte, neuestens wieder ausgedrückte Wunsch unserer Verkehrsbeteiligten nach einer Vertretung, wie sie den reichsdeutschen Wirtschaftsverbänden in dem der deutschen Tarifkommission beigegebenen Ausschusse zusteht*), zur Erfüllung gelange. Sollte uns aber der andere Fall — die Internationalisierung unserer Bahnen durch die Ententemächte — beschieden sein, so wäre diese Einbuße an Selbstbestimmung noch nicht das ärgste Übel, das eine solche Entmündigung für das wirtschaftliche Leben unseres schwer heimgesuchten Vaterlandes im Gefolge hätte. Daß dies abgewendet werde, ist wohl der einmütige Wunsch aller um die Wiederaufrichtung der Heimat besorgten und sie mit ihren besten Kräften anstrebenden Deutschösterreicher.

*) „Bestellung eines vorläufigen deutschösterreichischen Staatseisenbahnrates". Vom Eisenbahnminister a. D. Ludwig Wrba. „Neues Wiener Tagblatt" Nr. 58, vom 28. Februar 1919.

*) „Die beratenden Körperschaften in der Verkehrverwaltung" von Karl Fritz, Präsident des Vereines „Communication", in der Denkschrift dieses Vereines „Deutschösterreichische Verkehrsprobleme" Wien 1919, S. 50.

Digitized by Google

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Puch-Triebwerkfeldbahnen. Die Notwendigkeit, das im Kriege arg verbrauchte Zugvieh zu ersetzen, hat im weiten Maße zur Anwendung mechanischer Kräfte auf die Verkehrsmittel geführt und u. a. auch die mittels Triebfahrzeugen ausgerüstete Feldbahn geschaffen. Diese hat während des Krieges den Truppen an der Kampflinie, in der Etappe und im Hinterlande hervorragende Dienste hauptsächlich dort geleistet, wo es an fahrbaren Straßen mangelte oder wo sich die Anlagekosten für den selbständigen Bahnkörper einer regelspurigen Bahn nicht bezahlt machten. Die Puchwerke-A.-G. in Graz (Steiermark) haben derartige Feldbahnen der Heeresverwaltung in großer Anzahl geliefert. Es sind mit ihnen bei andauernd angestrengtem Betriebe die besten Erfahrungen gemacht worden.

Von den Puchwerken wird der Bau von Triebwagenfeldbahnen auch nach dem Kriege als Sondererzeugungszweig betrieben, um der Landwirtschaft und der Industrie ein billiges und einfaches Fortbewegungsmittel zu bieten, das wenig Betriebskosten verursacht und dabei doch große Beweglichkeit und eine unbegrenzte Verwendungsmöglichkeit zu gewährleisten vermag.

Infolge des Umstandes, daß die Triebwagenfeldbahnen unabhängig von Straßen und Wegen und ohne einen besonderen Unterbau, wie ihn die alten regelspurigen Haupt- und Lokalbahnen erfordern, auf Feldern, Wiesen, in Wäldern und überall dort benutzt werden können, wo Wagen und Kraftwagen nicht fahren können, werden sie für Land- und Forstwirtschaft, für Straßen- und Eisenbahnbauten u. dgl. eine wachsende Bedeutung erlangen. Auch Industrien aller Art werden der Triebwagenfeldbahn größte Beachtung schenken müssen, da jede einzelne Betriebseinheit unter Berücksichtigung ihrer Tragfähigkeit und Geschwindigkeit ungefähr sieben Zugtiere ersetzt und doch dabei überaus billig im Betrieb ist. Innerhalb der erwähnten Anlagen können Triebwagenfeldbahnen auf je nach Bedarf verlegten Geleisen überall dort hingeführt werden, wo ein augenblicklicher Bedarf zu decken ist; nach dessen Befriedigung können die flüchtig verlegten Geleisestrecken ohneweiters abgebrochen und umgelegt werden.

Das Puch-Feldbahntriebwerk eignet sich übrigens auch zum Einbau in gewöhnliche Eisenbahndraisinen. Das deutschösterreichische Staatsamt für Verkehrswesen hat damit bereits Versuche unternommen und die besten Ergebnisse erzielt.

Ein bekannter Fachmann, Herr Ing. Erich v. Kurzel-Runtscheiner, urteilt über die Feldbahnen: „Es wird ohne Frage wirtschaftlicher sein, an Stelle von zu erbauenden regelspurigen Lokalbahnen Triebwagenfeldbahnen anzulegen. Auf diesen kann, obwohl die Anlagekosten bedeutend billiger zu stehen kommen als für regelspurige Eisenbahnlinien, ein Betrieb geführt werden, der den regelspurigen Bahnen an Regelmäßigkeit nichts nachgeben wird."

Gebaut sind die Puch-Feldbahnen so einfach, daß jeder beliebige Arbeiter in wenigen Stunden damit umzugehen vermag.

Die vollständige Puch-Feldbahnbetriebseinheit besteht aus dem Triebwerk, dem Geschwindigkeitsgetriebe nebst dem Benzinbehälter und der Ausrüstung und kann auf der kleinen Platte eines Feldwagens, wie man ihn für den Zugviehbetrieb verwendet, angebracht werden. Die Plattform ist mit einer Schutzwand eingefaßt und für den Führer ein bequemer Sitz vorhanden.

Das luftgekühlte zweizylindrige Triebwerk entwickelt rund 4 PS und kann trotz seiner Kleinheit bei Benutzung des richtigen Übersetzungsverhältnisses in der Ebene bis zu 4000 kg Nutzlast und bei Steigungen bis zu 10% 2000 bis zu 2500 kg Nutzlast befördern. Der Ölvorrat im Triebwerkgehäuseunterteil reicht nach jedesmaliger Füllung für eine Fahrt von ungefähr 100 km, der Vorrat im Benzingefäße für eine Fahrt von ungefähr 60 km. Zur Verhinderung des Überschreitens der vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeit, und um Überanstrengungen des Triebwerkes zu vermeiden, ist ein Regler vorgesehen, der den Vergaser selbsttätig derart beeinflußt, daß das Triebwerk die für seine Leistung günstigste Umdrehungszahl nicht überschreitet. Das Getriebe hat je zwei Geschwindigkeiten nach vor- und rückwärts. Von den zwei Schalthebeln schaltet der vordere die Vor- und Rückfahrt, der hintere die erste (langsame) und die zweite (schnelle) Geschwindigkeitsstufe. Es ist darauf Bedacht genommen, daß ein Schalten ohne vorherige Auskuppelung unmöglich wird, wodurch die Zahnräder im Getriebe vor Bruch und falscher Abnutzung geschützt sind. Zur Erzielung einer möglichst hohen Reibung werden alle vier Räder des Triebwagens angetrieben.

Ein bedeutender Vorzug des Puch-Feldbahntriebwerkes ist seine unbedingte Betriebssicherheit, da die Maschine selbst bei mangelnder Pflege, bei jedem Wetter und bei jeder Außenwärme im Freien betriebsfähig bleibt.

Auf den Grundstücken der Puchwerke-A.-G. in Graz ist eine ausgedehnte Probestrecke mit Steigungen, scharfen Krümmungen u. dgl. sowie eine Schleppbahn zum Güterbahnhof, die sämtliche ein- und ausgehenden Wagenladungen verfrachtet, angelegt, auf denen die verschiedenen Verwendungsmöglichkeiten der Triebwerkfeldbahnen bei wechselndem Gelände jederzeit besichtigt werden können.

VERSCHIEDENES.

Wechsel in der Geschäftsleitung des Ersten allgemeinen Beamten-Vereines. Generalsekretär Rudolf Hofmann ist nach einer Gesamtdienstleistung von 43 Jahren, Sekretär Franz Kronbourg nach 36jähriger Dienstzeit in den dauernden Ruhestand getreten. Der bisherige Sekretär Dr. Adolf Heuberger wurde vom Verwaltungsrat unter Betrauung mit der Leitung der gesamten Vereinsgeschäfte zum Generalsekretär, Oberbuchhalter-Stellvertreter Walter Friedrich Iffinger zum Sekretär ernannt und mit der Leitung der Lebensversicherungsabteilung betraut.

Obst-, Gemüse- und Gartenbaukurs an der Gartenbauschule für Frauen, Wien XIX, Kaasgrabengasse 19. An der Gartenbauschule für Frauen findet vom 6. März ab ein sechswöchentlicher Kurs über Obstbau, Gemüsebau, Gartenpflege und Geflügelzucht statt, welcher Kenntnisse zur rationellen Pflege von Obst, Gemüse und Blumen im Hausgarten vermittelt. Einschreibungen täglich.

Tarifloser Zustand mit Deutschland. Durch eine Kundmachung im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 30. v. M. sind sämtliche direkten Güter- und Kohlentarife, Teil II, für die deutschösterreichischen und deutschungarischen Verkehre mit Ablauf des 31. März d. J. aufgehoben worden. Die Veranlassung ist die in Deutschland zum 1. April d. J. geplante Tariferhöhung, deren Ausmaß noch nicht feststeht, mutmaßlich aber 60% des heutigen Standes betragen dürfte. In den derzeitigen deutschösterreichischen Verbandstarifen ist die letzte österreichischerseits vorgenommene Tariferhöhung von 70% unter Berücksich-

Digitized by Google

tigung des Standes der österreichischen Valuta zumeist in Form von Zuschlagstafeln durchgeführt worden. Dies hat zur Folge, daß eine einfache Form der Durchführung der bevorstehenden deutschen Tariferhöhung mittels Zuschlagtafeln nicht angängig ist, weil herunter die Übersichtlichkeit und Brauchbarkeit der direkten Tarife zu sehr leiden würde. Der zweite mögliche Weg, die direkten Tarife neu zu berechnen, ist deshalb nicht gangbar, weil — abgesehen von der für die Herausgabe neuer Tarife erforderlichen sehr beträchtlichen Zeit — die Grundlagen hiefür auf Seite der außerdeutschen Eisenbahnen derzeit nicht feststehen und und die derzeitigen Valutaverhältnisse die Erstellung direkter Frachtsätze in einheitlicher Währung sehr erschweren. Es blieb also nur die Möglichkeit, einen tariflosen Zustand eintreten zu lassen. Eine Benachteiligung der Verfrächter findet hiedurch jedoch nicht statt, da derzeit und wohl auch in den nächsten Monaten von einem nambaften Güterverkehre mit Deutschland nicht gesprochen werden kann und die bisher für den Verkehr mit Deutschland bestehenden direkten Tarife infolge der seit ihrer Ausgabe (1. Oktober 1918) eingetretenen weiteren Verschlechterung der österreichischen Valuta gegenüber der Tarif-(Mark-)Währung ihre Anwendbarkeit größtenteils eingebüßt haben.

Vorschläge für die Vergesellschaftung der amerikanischen Eisenbahnen. Die vier Eisenbahnangestelltengewerkschaften der Vereinigten Staaten haben einen Entwurf für den Kongreß hergestellt, der die Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen, die gegenwärtig in Amerika durch die staatliche Übernahme der Eisenbahnen während des Krieges dringend geworden ist, zugunsten der Angestellten lösen soll. Die Eisenbahnen sollen von einem Angestelltenausschuß geleitet und kooperativ bewirtschaftet werden. Der Gesamtbestand an Eisenbahnwerten, der auf einen Betrag von 3·6 bis 4 Milliarden Pfd. Sterl. geschätzt wird, soll von der Regierung zunächst durch Schatzscheine abgelöst werden. Die Regierung soll dann das Betriebskapital stellen, während die Angestellten das „Arbeitskapital", bestehend in ihren Leistungen im Dienste der Eisenbahnen, stellen. Sie sollen die Verfügung über die Einnahmen der Eisenbahnen im Betrage von mehreren Milliarden Pfd. Sterl. haben, dafür alle Betriebskosten, die Löhne inbegriffen, tragen, welch letztere von 340 auf 500 Mill. Pfd. Sterl. während der staatlichen Bewirtschaftung gestiegen sind. Aus dem Reingewinn haben die Angestellten der Regierung eine bestimmte Rente für den Gebrauch der Eisenbahnen zu zahlen. Verzinst sich für die Arbeiter die Bewirtschaftung der Eisenbahnen mit mehr als 5%, so wollen sie den Überschuß mit der Regierung teilen. Ein Abgang jedoch soll von der Regierung durch Steuern gedeckt werden. Der Vorschlag macht in Amerika großes Aufsehen, schon weil er als Antrag dem Kongreß vorliegt und weil er kennzeichnend für die wirtschaftspolitischen Ansichten und Ansprüche der Arbeiter ist.

Ob eine solche Art der „Vergesellschaftung", die das wichtigste Kapital der ganzen Volksgemeinschaft aus den Händen einer Gruppe (Kapitalisten) nimmt und es in die einer anderen Gruppe (Arbeiter) legt, möglich oder ersprießlich wäre, möchten wir stark bezweifeln.

Zugzusammensetzung in Deutschland. Die durch die Tagespresse verschiedentlich gebrachte Mitteilung der Minister der öffentlichen Arbeiten habe im Abgeordnetenhause erklärt, die D-Züge sollten in Zukunft nur noch die I. und II. Klasse führen, trifft nicht zu. Bei der außerordentlichen Steigerung aller Ausgaben ist die Eisenbahnverwaltung allerdings genötigt, durch eine Vereinfachung der Zugbildung auf eine Herabminderung der Betriebskosten hinzuwirken. Diese Vereinfachung soll aber dadurch erreicht werden, daß künftig, und zwar voraussichtlich erst nach dem Kriege, nach den folgenden Richtlinien in möglichst weitem Umfange in den Zügen tunlichst nur noch zwei Wagenklassen geführt werden.

Für die überwiegende Mehrzahl der D-Züge (Schnellzüge) — etwa 75% — soll die II. und III. Klasse vorgesehen werden. Es sind dies die Züge, bei denen die I. Klasse so wenig benutzt war, daß ihre Mitführung nicht wirtschaftlich und ihr Wegfall geboten ist. Ein geringerer Teil der D-Züge — etwa 8 bis 10% — soll wie früher nur die I. und II. Klasse führen. Hiefür sollen in erster Linie die D-Züge in Frage kommen, die dem großen internationalen Verkehre sowie dem Verkehre zwischen den Hauptverkehrspunkten dienen und bei denen auch bisher die I. Klasse gut besetzt war. Diese Züge sollen unter Einschränkung der Zahl der Aufenthalte mit besonderer Beschleunigung durchgeführt und, soweit möglich, mit Wagen neuer Bauart ausgerüstet werden. Auf Strecken mit geringerer Zugzahl und da, wo es in Würdigung besonderer Verkehrsverhältnisse geboten sein sollte, werden jedoch ausnahmsweise auch D-Züge mit der I., II. und III. Klasse bestehen bleiben.

Da für weitere Reisen schon jetzt die D-Züge bevorzugt werden, sollen Eilzüge, die den durchgehenden Verkehr bedienen und weite Strecken durchfahren, ihrer Bedeutung für den Fernverkehr entsprechend, in D-Züge umgewandelt werden. Dies wird ohne Schädigung der Verkehrsentwicklung möglich sein, da der Schnellzugszuschlag bei großen Entfernungen keine Rolle spielt. Eilzüge sollen im allgemeinen nur noch auf mittlere Entfernungen, etwa bis zu 250 *km*, gefahren werden. Sie führen grundsätzlich nur die II. und III. Klasse. Die I. Klasse wird unbedenklich aufgehoben

Verkehr und Einnahmen der deutschösterreichischen Eisenbahnen

Verwaltung	Monat	Befördert wurden: Personen	+ — gegen 1917	Güter t	+ — gegen 1917	Eingenommen wurde für: Personen und Gepäck	+ — gegen 1917	Güter	+ — gegen 1917	Zusammen	+ — gegen 1917
Aussig-Teplitzer E.											
Altes Netz .	Jänner 1919	556.428	+ 5 528	562.396	— 35.243	—	—	—	—	2,005.791	+ 568.324
Neues Netz .		310.666	— 31.547	61.107	— 11.319	—	—	—	—	711.420	+ 355.849
Zusammen .		867.094	— 26.019	623.503	— 46.562	—	—	—	—	2,717.035	+ 924.173
Buschtěhrader Eisenbahn .	Jänner 1919	649.086	+101.197	511.974	— 75.450	983.090	+ 415.665	2,522.235	+ 427.635	3,505.325	+ 843.300
Graz-Köflacher Eisenbahn .	Dezember 1918	148.638	+ 14.854	54.828	— 14.820	156.992	+ 21.487	373.317	+ 90.071	530.309	+ 111.558
Kaschau-Oderberger Eisenbahn, österr. Netz öst. Str.	Jänner 1919	206.286	—	75.124	—	304.099	—	294.219	—	598.318	— 1,390.133

Digitized by Google

werden können, da nur etwa 8% der Plätze I. Klasse in Eilzügen benutzt waren.

Es ist jedoch ferner die Einrichtung von Eilzügen mit der III. und IV. Klasse in Aussicht genommen, da die IV. Klasse nicht nur im Nahverkehre, sondern im gewissen Umfange auch auf weite Strecken benutzt wird. Es soll damit auch den Reisenden der minderbemittelten Kreise die Möglichkeit geboten werden, weite Reisen in kürzerer Zeit zurückzulegen. Diese Eilzüge sollen vornehmlich dem starken, sich auf weite Entfernungen, wie zum Beispiel Berlin—Oberschlesien, Berlin—RuhrRevier, Berlin—Frankfurt (Main), abwickelnden Verkehre der Arbeiter und ihrer Angehörigen dienen und im Anschlusse an Tagespersonenzüge auf solchen Strecken verkehren, auf denen Reisende in größerer Zahl die Fahrt in der IV. Klasse auf weite Entfernungen zurücklegen.

In den eigentlichen Personenzügen fällt die I. Klasse grundsätzlich weg. Schon jetzt ist sie nach und nach beseitigt, ohne daß sich Unzuträglichkeiten ergeben hätten.

(Nordd. Allg. Zeitung.)

BUCHANZEIGEN.

Geschäfts-Vormerkblätter für das Jahr 1919. XLVII. Jahrgang. Ladenpreis K 1·30. Die zum Gebrauche von Behörden, Gemeinden und öffentlichen Anstalten aufgelegten Geschäfts-Vormerkblätter enthalten Datumzeiger und Kalendarien für 1919, Stempelskalen, Interessen-, Gehalt- und Lohnberechnungs-, Maß- und Gewichts- sowie Zeitvergleichungstabellen, Post-, Telegraphen- und Fernsprechtarifen; mehr als 80 für verschiedene Zwecke rubrizierte Seiten.

Deutschösterreichische Verkehrsprobleme. Denkschrift anläßlich des 25 jährigen Bestandes des Vereines „Communication" 1893 bis 1918. Selbstverlag des Vereins. Wien, I, Eschenbachgasse 11.

Der sehr rührige Verein „Communication" legt seinen Mitgliedern und Freunden als Ersatz für eine in den heutigen Zeitläuften unangebrachte Festfeier die in der Überschrift genannte Denkschrift vor, deren Geleitwort von dem (früheren) Staatssekretär für Verkehrswesen Karl Jukel herrührt, das in großen Zügen und klingenden Worten die allerwichtigsten Aufgaben unserer Verkehrsmittelverwaltung andeutet. Unterstaatssekretär Ing. Ritter v. Enderes entwickelt die Anlässe und die Möglichkeiten für das Zusammenwirken der Bevölkerung und der Staatseisenbahnverwaltung, wobei er in dem Vereine „Communication", der alle beachtlichen, am Verkehre beteiligten Kreise umfaßt, einen sehr erwünschten Helfer begrüßt.

Oberbaurat Altmann bespricht kurz die Bedingungen für das Gedeihen von „Automobillinien für periodische Personenbeförderung", die er für gegeben ansieht. Hofrat Ludwig Freund untersucht die „Künftigen Probleme der Wagendirigierung" und sieht in einer, durch die „Föderation" der auf dem Boden der früheren Monarchie entstandenen Staaten ermöglichten Wagengemeinschaft die beste Lösung seines Problems. Es ist wirklich verwunderlich, daß es heute noch immer solche wirklichkeitsfremde Schwärmer geben kann!

Karl Fritz, der Präsident des Vereines „Communication" behandelt „Die beratenden Körperschaften in der Verkehrsverwaltung" und tritt darin für den „innigsten Kontakt mit den wirtschaftlichen Kreisen" ein. Die schicksalschwere Frage „Was wird mit Wien" beantwortet Landesoberinspektionsrat Fedor Geréný i dahin, daß seine Zukunft in der Erhaltung seiner Eigenart, in der Pflege der Musikleidenschaft und des Geschmackes seiner Bewohner, im ernsten Willen zu harter einträchtiger Arbeit liege, „Neue Wege im Warenverkehre und in der Zollabfertigung" will Michael Goldstaub, Vorstand der Zollabteilung usw. der Firma Schenker & Co., weisen. Seine zehn „Postulate" enthalten manche beachtenswerte Anregung. Privatdozent Dr. Otto Ritter v. Komorzyński-Oszczyński, Obmann der österreichischen Luftverkehrsreichskommission, entwickelt nach einer recht hoffnungsfreudigen Schilderung der wirtschaftlichen Bedeutung des Luftverkehrs, für dessen sofortige Einführung er alle Voraussetzungen gegeben annimmt, den Hauptinhalt eines zu schaffenden Luftverkehrsgesetzes und nimmt für Wien die Bedeutung eines künftigen Hauptknotenpunktes des europäischen Luftverkehres in Anspruch. „Der privatwirtschaftliche Charakter der öffentlichen Verkehrsunternehmungen" wird vom Rechtanwalt Dr. Adolf Mathias auf das lebhafteste vertreten. Sein Urteil über den bisherigen österreichischen Eisenbahnbetrieb und dessen Verwaltung gipfelt in dem Satze: „Das Ergebnis, welches sie (die Verstaatlichung) im alten Österreich gefunden (?) hat, war überhaupt kein Ruhepunkt, vielmehr ein Herd der Unruhe, der Unsicherheit, der Zweideutigkeit und des finanziellen Mißerfolges". Ich meine, diesen Mann müßte man zum Staatssekretär für Verkehrswesen wählen. Baurat Ing. Dr. F. Musil tritt in seinem Beitrage: „Wiener Verkehrsfragen, ihre Bedeutung und Lösung" namentlich für den schleunigsten Ausbau der Wiener Schnellbahnen ein. Auch Emil Rank ist nach seinen Ausführungen über „Die Zukunft der Eisenbahntarife" ein Schwärmer, der sich von dem altösterreichischen „Optimismus" nicht befreien kann, wenn er annimmt, daß gehofft werden dürfe, „daß die neuen Staaten (und Ungarn) den Verkehr von allen schweren Hemmungen dadurch befreien werden, daß sie einheitliche Tarifgrundlagen und einheitlich durchzurechnende Frachteinheitssätze vereinbaren werden. In Wirklichkeit haben die Südslawen und Tschechen inzwischen die bisher bestandene Einheitlichkeit und Durchrechung gekündigt.

Für die „Freiheit des Güterverkehres" von allen Hemmungen und Erschwernissen tritt noch Heinrich Rosenberg Vizepräsident des „Wiener kaufmännischen Vereines" ein.

Exzellenz Dr. Ritter v. Wittek behandelt unter der Überschrift „Zum Wiederaufbau unseres Eisenbahnverkehres" dieselben der gegebenen politischen und Verkehrslage entsprechenden Grundgedanken, die er in seinem Vortrage in unserem Klub (vergl. Heft 3 der „Österr. Eisenbahn-Zeitung", Jahrgang 1919) entwickelt hat.

Zum Schlusse wird vom Sekretär des Vereines „Communication" die Geschichte des Vereines und seiner Wirksamkeit übersichtlich dargestellt. Dr. Hilscher.

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Klubversammlung am 25. Februar 1919. In Vertretung des am Erscheinen verhinderten Herrn Präsidenten begrüßte Vizepräsident Oberstaatsbahnrat Dr. Hauler die erschienenen Damen und Herren und erstattete nachfolgende geschäftliche Mitteilungen:

Die diesjährige Hauptversammlung findet Dienstag, den 29. April um ½6 Uhr abends statt. Im Falle die zur Beschlußfähigkeit nötige Anzahl ordentlicher Klubmitglieder nicht anwesend sein sollte, findet um 6 Uhr abends eine außerordentliche Hauptversammlung statt, die unter allen Umständen beschlußfähig ist.

In das diesjährige Wahlkomitee wurden vom Ausschußrate die Herren Inspektor Theodor Kövesdy, Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen und Inspektor Ing. Maximilian Taussig entsendet. Aus der Mitte der Mitglieder beantragen wir die Herren Dr. Hugo Husserl, Staatsbahnrat Richard Jellinek und Oberinspektor Josef Schlüsselberger zu bestimmen. Wird dagegen ein Einspruch erhoben?

Digitized by Google

Es ist dies nicht der Fall, die genannten Herren werden daher zum Eintritte in das Wahlkomitee gebeten.

Die Wählerversammlung ist für Dienstag, den 1. April, ½6 Uhr abends in Aussicht genommen.

Im Monate März finden folgende Vorträge statt:

Am 11. und 18. März Oberst Johann v. Meister über „Unsere Eisenbahnen und Schiffahrt im Weltkriege" mit Lichtbildern und anschließender Wechselrede.

Am 25. März entfällt die Klubversammlung wegen des Feiertages.

Heute haben wir das besondere Vergnügen, Herrn Oberstaatsbahnrat Ing. Dr. Rudolf Sanzin am Vortragstische zu begrüßen, der uns einen Vortrag über „Die Entstehung der Lokomotive" halten und durch Lichtbilder erläutern wird.

Ich bitte, falls zu diesen geschäftlichen Mitteilungen keine Bemerkung zu machen ist, Herrn Dr. Sanzin, mit seinem Vortrage beginnen zu wollen.

Die einleitenden Worte des Vortragenden galten der ersten Anwendung der Dampfmaschine zur Fortbewegung von Fahrzeugen. Wir erfahren, daß der erste Gedanke, die Dampfmaschine für den Betrieb von Fahrzeugen zu verwenden, so alt ist, wie die Dampfmaschine selbst. Schon Papin und Savaray, die eigentlich nur Vorkämpfer für die Schaffung der Dampfmaschine waren und selbst nur sehr unvollkommene Dampfmaschinen geschaffen haben, scheinen immerhin schon der Meinung gewesen zu sein, daß die Dampfmaschine zum Antriebe von Fahrzeugen verwendbar ist. Bei der Unvollkommenheit der ersten Dampfmaschinen kamen aber die beiden Erfinder zunächst über die Entwürfe nicht hinaus.

Dr. John Robison in Glasgow entwarf um 1759 den ersten Plan eines Dampfwagens; auch James Watt war diese Idee nicht fremd, konnte selbe aber wegen Zeitmangel nicht verfolgen.

Indessen baute der französische Artillerieoffizier N. J. Cugnot im Jahre 1769 einen erfolgreichen kleinen Dampfwagen, bestimmt zum Fortschaffen schwerer Geschütze auf Straßen. Dieses Fahrzeug, das uns der Vortragende im Lichtbilde zeigte und näher erklärte, kann als der erste, jemals ausgeführte Dampfwagen bezeichnet werden. Von W. Murdock, einem Gehilfen James Watt, befindet sich in der „Birmingham-Art-Gallery" aus der Zeit von 1781 ein Modell eines Dampfwagens, über dessen wirkliche Ausführung nichts bekannt ist.

Nach mehrmaligen Abweisungen erlangte der erste große Dampfmaschinenbauer Nordamerikas Oliver Evans im Jahre 1797 ein Patent auf ein Dampffahrzeug, das er in späteren Entwürfen bedeutend verbesserte.

Die Herstellung von Dampfwagen durch Richard Trevithick in den Jahren 1791 bis 1803 zeigte besonders in den späteren Ausführungen derartige Verbesserungen, daß selbe damals in London großes Aufsehen erregten. Gleich seinen Vorgängern verwendete Trevithick einen Zylinderkessel mit einem Flammrohr sowie wagrechten Dampfzylinder. Durch die Triebstange wurde eine Blindwelle mit Schwungrad und durch diese wurden vermittelst eines Vorgeleges beide Lokomotivachsen angetrieben. Diese Lokomotive stand auf einer Kohlenbahn in Südwales in Verwendung und beförderte auf einer 15·6 km langen Strecke bei Steigungen von 1: 50 Züge mit einem Wagengewicht bis zu 25 t, wobei sie eine Geschwindigkeit von 6 bis 25 km/h erzielte.

Nun folgt die Zeit der Lokomotivbauten John Blenkinsop in Leeds, nach dessen Plänen unter anderem auch für ein oberschlesisches Kohlenwerk im Jahre 1816 eine Lokomotive gebaut wurde.

Die Erfahrungen mit Dampflokomotiven auf Kohlenbahnen waren derartig gute, daß alle größeren Kohlenwerke dem Lokomotivbetriebe ihre Aufmerksamkeit zuwendeten. Um diese Zeit war Georg Stephenson Maschinenmeister in einem Kohlenwerk bei Newcastle. Seinem genialen Forschergeiste entgingen die Lokomotivbauten seiner Zeitgenossen keinesfalls, denn schon im Jahre 1814 baute die Werkstätte seiner Grube nach Stephensons Angaben die erste Lokomotive. Auch diese Schöpfung lernten wir im Lichtbilde kennen und bemerkten unter anderem, daß Stephenson der Kuppelung der Triebachsen sein besonderes Augenmerk zuwendete. In späteren Ausführungen sehen wir auch, wie sich bei dieser Kupplung der Übergang vom Zahngetriebe über Kettenräder zur Kuppelstange vollzog. Stephenson war weiter tätig und vervollkommnete seine Neuschaffungen immer mehr. Als er im Jahre 1823 den Bau der Stockton-Darlington-Eisenbahn übernahm, die ein Jahr später vom Pferdebetrieb zum Lokomotivbetrieb überging, gründete Stephenson in Newcastle eine Fabrik mit dem Namen seines Sohnes Robert. In einem Lichtbilde führte uns der Vortragende die „Lokomotion", die erste Schöpfung der neu gegründeten Fabrik vor, der bereits 1826 die „Experiment" als erste dreifach gekuppelte Lokomotive folgte. Inzwischen wurde Stephenson zum Bauleiter der Liverpool-Manchester-Eisenbahn ernannt, auf deren Strecke 1829 die berühmte „Rocket" der R. Stephenson-Werke bei einem Preisausschreiben für eine leichte und rasch fahrende Lokomotive nicht nur den ersten Preis erreichte, sondern wegen der Gediegenheit und Vollkommenheit ihrer Bauart der Dampflokomotive als Verkehrsmittel die Zukunft sicherte. Es ist uns auch bei dieser Lokomotive versagt, eine nähere Beschreibung zu geben, doch wollen wir festhalten, daß die „Rocket" die erste Lokomotive mit geteiltem Kessel (Stehkessel und Siederohr-Langkessel) war, eine Bauart, die bis zum heutigen Tage Anwendung findet.

Langsam und schrittweise vollzog sich nun die Entwicklung des Lokomotivbaues. Um 1840, als eben England den Höhepunkt hierin erreichte, wurden Lokomotiven gebaut, die 100 km/h fuhren. Nun tritt Amerika als beachtenswerter Wettbewerber auf, und sehr bald zeigt sich auch im englischen Lokomotivbaue amerikanischer Einschlag. Bald entsteht die „Atlantik"-Type, der später die „Pazifik" folgte. Hier ist auch zu erwähnen, daß die Idee des Baues von Lokomotiven mit vier gekuppelten Achsen als eine Schöpfung unseres unvergeßlichen Gölsdorf von Österreich nach England getragen wurde.

Als wir weiters die gigantischen Schöpfungen der letzten Jahre auf dem Gebiete des Lokomotivbaues vorgeführt sahen, von den gewaltigen Leistungen dieser „Dampfwagen" hörten, fühlten wir uns mit dem Vortragenden eines Sinnes, der in seinen Schlußworten mit Dank und Anerkennung jener geistvollen Männer gedachte, die mit den damaligen bescheidenen Hilfsmitteln es durch Beharrlichkeit zuwege brachten, Werke ins Leben zu schaffen, auf welche sich die heute bewunderten Lokomotivriesen aufbauen konnten.

Die letzten Worte des Vortragenden begleitete reicher Beifall. Herr Oberstaatsbahnrat Dr. Hauler nahm nunmehr Gelegenheit, Herrn Dr. Sanzin wärmstens für die ungemein interessanten und lehrreichen Mitteilungen zu danken, die durch Vorführung einer großen Zahl geschichtlich bedeutsamer Erinnerungen in Form von Lichtbildern auch den Nichtfachmann ungemein fesselten. Mit der Bitte an den Vortragenden, mit seinem reichen, fachlichen Wissen auch fernerhin fördernd an den Bestrebungen des Klubs teilzunehmen, schloß Herr Oberstaatsbahnrat Dr. Hauler die Sitzung.

Ing. Taussig,
Schriftführer.

Bezug von Stammsitzen für Burg- und Operntheater. Die bisher übliche Art der Bestellung von Stammsitzen für Burg- und Operntheater hat sich nicht bewährt. Die Begrenzung bei Bestellung der Stammsitze auf den Zeitraum des verlautbarten Spielplanes hatte den Nachteil, daß diese Begünstigung am Tage der Verlautbarung des Spielplanes von einer größeren Anzahl von Mitgliedern angesprochen wurde, jedoch naturgemäß für einen bestimmten Tag nur dem sich Erstmeldenden zukommen konnte, was zu unliebsamen Weiterungen Anlaß gab.

In der Ausschußratssitzung vom 25. Februar 1919 wurde beschlossen, mit Gültigkeit vom 1. April 1919 die Stammsitze nach Wahl des Bestellers für beliebige Tage der Spielzeit abzugeben oder vorzumerken. Auf allfällige Wünsche, betreff bestimmter Vorstellungen ohne Angabe des Datums, kann keine Rücksicht genommen werden.

Der Betrag für die bestellten Sitze ist ausnahmelos bei der Bestellung zu erlegen; Fernsprecherbestellungen können daher nicht angenommen werden.

Der erlegte Betrag wird nur dann zurückerstattet, wenn an dem gewählten Tage nicht gespielt, das Stammsitzrecht aufgehoben oder sonstige, vom Besteller unabhängige Ereignisse die Rückgabe des bezahlten Betrages notwendig machen.

Die vorausbezahlten Karten werden termingemäß durch das Klubsekretariat besorgt, und ist es Sache des Bestellers, sich diese — ohne weitere Verständigung - dortselbst zeitgerecht zu beheben.

Hiezu wird bemerkt, daß wir für das Burgtheater die zwei Stammsitze nur für die ungeraden Tage haben und daß vom 15. April bis 15. Oktober an jedem Samstag und Sonntag Schüler- und Arbeitervorstellungen abgehalten werden, für welche unsere Stammsitze keine Gültigkeit haben.

Die Stammsitze des Burgtheaters sind auf der IV. Galerie, 4. Reihe, Nr. 197 und 199; der Sitz kostet einschließlich Stammsitzgebühr K 5.—.

Für das Operntheater haben wir die zwei Stammsitze für gerade und ungerade Tage; für gerade Tage IV. Galerie, 5. Reihe, Nr. 162 und 164, für ungerade Tage Nr. 150 und 152.

Der Preis eines Sitzes beträgt einschließlich der Stammsitzgebühr K 6.—.

Das Benefizienkomitee.

Digitized by Google

D.-ö. Staatsbahnen (Nordbahndirektion).

Wiedereröffnung des direkten Zugsverkehres über Lundenburg.

In der Nacht vom 9. zum 10. März l. J. wurde der direkte Zugsverkehr nach Tschechoslowakien über Lundenburg wieder aufgenommen, und zwar mit folgenden Personenzügen:

Nr. 15 S (Wien Nordb. ab 7 Uhr 00 Min. vorm.), Nr. 511/69 (Wien Nordb. ab 10 Uhr 20 Min. vorm.), Nr. 167 (Floridsdorf ab 10 Uhr 50 Min. abds.), Nr. 5512/512 (Wien Nordb. an 7 Uhr 18 Min. vorm.), Nr. 44 M (Wien Nordb. an 7 Uhr 4 Min. abds.) und Nr. 16 (Wien Nordb. an 9 Uhr 37 Min. abds.).

Die Personenzüge 19 (Wien ab 4 Uhr 45 Min. nachm.) und 20 (Wien an 6 Uhr 42 Min. vorm.) müssen bis auf weiteres wegen Kohlenmangel eingestellt bleiben.

D.-ö. Staatsbahnen (Nordbahndirektion).

Vom 12. März l. J. angefangen erfolgt bis auf weiteres die Beförderung von Personen in der Strecke Neusiedl-Dürnholz—Zellerndorf mit den Zügen Nr. 5576 S (Zellerndorf ab 4 Uhr 8 Min. früh, Neusiedl-Dürnholz an 8 Uhr 36 Min. vorm.), Nr. 722 (Zellerndorf ab 10 Uhr 40 Min. vorm., Neusiedl-Dürnholz an 12 Uhr 44 Min. nachm.), Nr. 723 S (Neusiedl-Dürnholz ab 3 Uhr 35 Min. nachm., Zellerndorf an 5 Uhr 43 Min. nachm.), Nr. 795 (Neusiedl-Dürnholz ab 5 Uhr 22 Min. nachm., Zellerndorf an 9 Uhr 54 abds.),

D.-ö. Staatsbahnen (Nordbahndirektion).

Wegen Kohlenmangel muß vom 8. März l. J. angefangen bis auf weiteres eine weitere Einschränkung der personenbefördernden Züge eintreten.

Die Züge Nr. 19 (Wien ab 4 Uhr 45 Min. nachm.), Nr. 16 (Wien an 9 Uhr 37 Min. abds.), Nr. 18 (Wien an 1 Uhr 26 Min. nachm.), Nr. 153 A (Wien ab 6 Uhr 25 Min. vorm.) werden aufgelassen. Der Zug Nr. 15 S (Wien ab 7 Uhr 00 Min. vorm.) wird nur bis Angern (an 8 Uhr 9 Min. vorm.) in Verkehr gesetzt und von dort als Zug Nr. 194/514 (Angern ab 8 Uhr 47 Min. vorm., Gänserndorf an 9 Uhr 11 Min. vorm., ab 9 Uhr 28 Min. vorm., Wien an 10 Uhr 37 Min. vorm.) rückgeleitet werden. Zug Nr. 256 S wird von Leopoldau P. H. erst um 5 Uhr 20 Min. nachm. abgefertigt werden und in Wien um 5 Uhr 37 Min. nachm. einlangen.

Ferner wird der Verkehr der Züge Nr. 713 (Zellerndorf an 9 Uhr 2 Min. vorm.) und Nr. 728 S (Zellerndorf ab 8 Uhr 44 Min. abds.) eingestellt, hingegen die Personenbeförderung bei dem Güterzug Nr. 795 von Laa (ab 6 Uhr 35 Min. abds.) bis Zellerndorf (an 9 Uhr 54 Min. abds.) neu eingeführt.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum.

Für das österreichische Patent Nr. 68479 der Firma Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein, Akt.-Ges. Osnabrück, vom 15. August 1914 betreffend:

Zungenverbindung für Eisenbahnweichen durch Federlaschen

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefällige Angebote an obengenannte Firma erbeten.

Für das österreichische Patent Nr. 58685 der Firma Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein, Akt.-Ges. Osnabrück, vom 1. Dezember 1912 betreffend:

Schienenbefestigungen für Eisenbahnschwellen

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefällige Angebote an obengenannte Firma erbeten.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

:: Bis Ende 1918 über 5450 Lokomotiven geliefert. ::

Telegramm-Adresse: Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.
Fernsprecher 6 und 99 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft
der
Locomotiv-Fabrik
vormals
G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. □ Prompteste Bedienung

Knorr-Bremse

◆◆ Aktiengesellschaft ◆◆

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 9/17

Mailand 1906: Großer Preis ◆◆ Brüssel 1910: Ehrendiplom ◆◆ Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen:

Luftdruckbremsen für Vollbahnen:
Selbsttätige Einkammer-Schnellbremsen für Personen- u. Schnellzüge,
Selbsttätige Kunze-Knorr-Bremsen für Güter-, Personen- u. Schnellzüge,
Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen,
Zweikammerbremsen für Benzol- und elektrische Triebwagen.
Dampfluftpumpen, einstufige und zweistufige.
Notbremseinrichtungen.
Preßluftsandstreuer für Vollbahnen.
Federnde Kolbenringe.
Luftsauge- und Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven.
Aufziehvorrichtung für Kolbenschieberringe.
Speisewasserpumpen und Vorwärmer.
Verwärmerarmaturen und Zubehörteile.
Schlammabscheider.
Druckluftlötwerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- und Kleinbahnen:

(früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen)

Luftdruckbremsen für Straßen und Kleinbahnen:
Direkte Bremsen,
Zweikammerbremsen,
Selbsttätige Einkammerbremsen,
Elektrisch und durch Druckluft gesteuerte Bremsen.
Achs- und Achsbuchskompressoren.
Motorkompressoren, ein- und zweistufig, mit Ventil- und Schiebersteuerung.
Selbsttätige Schalter und Zugsteuerung für Motorkompressoren.
Druckluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen.
Druckluftlangrähmen.
Druckluftalarmglocken und -Pfeifen.
Bremsen-Einstellvorrichtungen.
Türschließvorrichtungen.
Zahnradhandbremsen mit beschleunigter Aufwickelung der Kette.
Fahrbare und ortsfeste Druckluftanlagen für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektrischer Maschinen u. a. Gegenstände.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 5. Wien, den 1. Mai 1919. XLII. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 1 Krone.

INHALT: Zur Vereinheitlichung der deutschen und deutschösterreichischen Tarife. Von Sigmund Rösler, Linz. — Stetigkeit oder Beweglichkeit der Gütertarife? Von Sigmund Rösler. — Die stärkste Belastungsprobe unserer Eisenbahnen. — Der Zusammenbruch der direkten Eisenbahntarife. — Technische Rundschau. Lebensdauer der Eisenbahnfahrzeuge. — Verschiedenes. Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Gesangverein österr. Eisenbahn-Beamten. Gründung des „Deutschösterreichischen Verkehrsrates". Vereinbarungen. Ausbau der Westbahn als Massengüterbahn. Volksbildungshaus Wiener Urania. Betriebsergebnisse der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn im Jahre 1917. Ausgestaltung der tschechoslowakischen Eisenbahnen. — Buchanzeigen. Artarias Eisenbahnkarte. Der europäische Krieg und der Weltkrieg. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Zur Vereinheitlichung der deutschen und deutschösterreichischen Tarife.

Von Sigmund Rösler, Linz.

Im Hefte 1 der „Österreichischen Eisenbahnzeitung" vom 1. Jänner 1918 wurde die Vereinheitlichung der deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahntarife erörtert. Seither haben sich die Verhältnisse wesentlich geändert, und sind manche Hindernisse geschwunden, die der Verwirklichung dieser Idee ernstlich im Wege standen. Sowohl in politischer als auch in wirtschaftlicher Beziehung bestrebt man sich dermalen, einen Anschluß Deutschösterreichs an Deutschland zustandezubringen. Und da wären wohl die Eisenbahntarife in erster Reihe geeignet, in die deutsche Gemeinschaft einzurücken.

Die deutschösterreichischen Eisenbahnen stehen zurzeit auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens vereinsamt da. Die Eisenbahnen in Südslawien haben sich mit 1. März 1919 von der Tarifgemeinschaft losgesagt und arbeiten nach Belgrader Anweisungen. Das gleiche haben die tschechoslowakischen Eisenbahnen mit 1. April 1919 vollzogen. Die polnischen und westukrainischen Eisenbahnen können die Tarifgemeinschaft nicht aufrechterhalten, weil sie durch die tschecho-slowakischen Eisenbahnen von Deutschösterreich getrennt sind. Daß daher auch der Fortbestand des Tarifteiles I mehr als in Frage gestellt betrachtet werden muß, liegt wohl auf der Hand.

Nun geht in Deutschland mit 1. April 1919 eine gründliche Tariferhöhung vor sich. Hält man die neue deutsche Kilometertariftafel der dermalen auf den deutschösterreichischen Staatsbahnen gültigen Kilometertariftafel entgegen und berücksichtigt man den Tiefstand des Kronenwertes gegenüber der Mark, so gelangt man zur Überzeugung, daß der neue, mit 1. April 1919 in Geltung tretende deutsche Binnentarif den wirtschaftlichen Verhältnissen Deutschösterreichs besser entsprechen würde, als die unveränderte Beibehaltung der derzeitigen Tarife, deren unveränderter Fortbestand angesichts des gänzlich geänderten wirtschaftlichen Gebildes an und für sich für die Dauer unmöglich erscheint.

Seit dem Jahre 1891 schwanken die österreichischen Eisenbahntarife fortwährend und sind bis auf den heutigen Tag nicht zur Ruhe gekommen. Die Folgen dieser Schwankungen sind aber auch nicht ausgeblieben. Sie finden in der am Schlusse dieses Aufsatzes entwickelten Darstellung (Tafel I) der Betriebsergebnisse und Betriebszahlen der österr. Staatsbahnen, deutschen Bahnen und Bayer. Staatsbahnen beredten Ausdruck. Nicht die Art der Betriebführung hat die nachgewiesenen Ergebnisse hervorgerufen. Wie die Nachweisung in der Tafel II zeigt, wurde der Betrieb auf den österr. Staatsbahnen trotz der ungünstigeren Neigungs- und Richtungsverhältnisse im Durchschnitte zeitweilig sogar noch billiger als auf den deutschen und bayerischen Eisenbahnen geführt. Wären die Tarife auf den österr. Staatsbahnen Jahrzehnte hindurch nicht wesentlich billiger als jene auf den deutschen Bahnen gehalten worden, so hätte der österreichische Staat nach Abrechnung der Verzinsung und Tigung einen gleichgroßen Nutzen vom Eisenbahnbetriebe eingeheimst und die bisherigen jährlichen Zuschüsse aus dem Staatssäckel hätten zur Verringerung der Staatsschuld oder anderer Ausgaben herangezogen werden können.

Daß diese Annahme nicht von der Hand zu weisen ist, beweist ja zur Genüge die Tatsache, daß die deutschen Tarife in der Zeit vom Jahre 1891 — da in Österreich mit einer unverhältnismäßig tiefen Tarifherabsetzung begonnen wurde — bis in die ersten Kriegsjahre im großen ganzen gleich geblieben sind und nur während der zweiten Hälfte des Krieges eine sehr mäßige Erhöhung erfahren haben. Trotzdem war ein mächtiger Verkehrsaufschwung und konnten die deutschen Eisenbahnen erkleckliche Kosten für Wohlfahrtseinrichtungen bestreiten, die wohl jenen auf den österr. Staatsbahnen nicht nachstehen.

Beinahe auf allen technischen Gebieten des Eisenbahnwesens ist man im Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu „technischen Einheiten" gelangt, die in der ganzen Welt Anerkennung gefunden haben. Auch in Verwaltungs- und Abfertigungsangelegenheiten hat man sich bereits auf einheitliche Vorschriften geeinigt, die den Dienst erheblich erleichtert haben. Nur auf tarifarischem Gebiete ist es bisher nicht gelungen, die Einheit herbeizuführen und — wie nun im vorstehenden nachgewiesen — ohne triftigen Grund.

Durch die bei uns mit 1. Jänner 1918 durchgeführte Aufklassifikation hat sich die deutschösterreichische Güter-

Digitized by Google

Vergleichende Gegenüberstellung Tafel I.

von Einnahmen, Ausgaben und Betriebszahlen.

Betriebsjahr	Österr. Staatsbahnen			Deutsche Bahnen			Bayr. Staatsbahnen		
	Einnahmen	Ausgaben	Betriebszahl	Einnahmen	Ausgaben	Betriebszahl	Einnahmen	Ausgaben	Betriebszahl
	Millionen Kronen		%	Millionen Mark		%	Millionen Mark		%
1880	69	43	62·46	886	494	55·75	81	49	60·40
1881	71	43	60·56	922	516	55·96	82	48	58·97
1882	80	47	58·75	969	534	55·11	88	48	54·73
1883	82	48	58·53	1005	577	57·42	88	50	56·19
1884	84	54	64·28	1015	581	57·74	87	49	56·61
1885	86	57	66·28	907	574	63·28	84	49	58·27
1886	90	54	60	1024	574	56·05	86	49	57·17
1887	94	56	59·57	1092	586	53·66	93	51	55·55
1888	101	59	58·42	1196	634	54·15	100	55	55·17
1889	125[1])	77	61·60	1267	701	55·33	106	58	55
1890	135[2])	87	64·82	1303	802	61·55	111	65	58·10
1891	137[2])	95	69·41	1344	872	64·88	112	72	64·10
1892	148[3])	107	72·34	1347	858	63·69	111	76	68·53
1893	160	110	68·72	1407	859	61·05	117	79	67·85
1894	173	114	65·59	1410	860	60·99	119	79	66·15
1895	190	128	67·34	1498	852	56·87	124	82	66·06
1896	207	139	66·93	1588	884	55·66	136	85	62·58
1897	225	158	70·28	1677	952	56·76	143	90	62·88
1898	242	174	72·02	1840	1117	60·70	153	104	68·15
1899	249	188	75·63	1946	1195	61·35	161	112	69·30
1900	263	211	80·29	2031	1290	63·52	171	125	72·78
1901	268	214	80·06	1973	1310	66·39	167	130	78·01
1902	273	216	79·12	2025	1311	64·74	170	123	72·42
1903	281	222	78·96	2162	1357	62·79	176	126	71·77
1904	290	225	77·69	2267	1433	63·21	185	134	72·54
1905	306	251	75·54	2437	1541	63·28	195	138	70·50
1906	336[2])	245	72·93	2628	1697	64·58	208	148	70·66
1907	479[4])	356	74·34	2745	1894	68·99	213	153	71·76
1908	564	394	78·17	2698	1985	73·59	220	161	73·32
1909	549	456	82·97	2843	2007	70·59	266	199	74·74
1910	755[2])	572	75·86	3036	2063	77·95	282	186	66·12
1911	807	591	73·18	3271	2152	65·79	297	189	63·69
1912	817	635	72·43	3477	2346	67·48	313	219	70
1913	886	662	74·76	3556	2490	70·02	319	229	71·66
1914	715	664	92·80	3134	2573	80·08	282	215	76·03
1915	978	896	92·34	Rechnungsperioden			273	193	70·90
1916	1053[2])	1042	99·94	Juli-Juni			299	205	68·56

[1]) Übernahme der ung.-galiz. und Lemberg-Czernowitzer Bahn. [2]) Tarifänderung. [3]) Übernahme der Carl Ludwig-Bahn. [4]) Große Verstaatlichung.

Vergleichende Gegenüberstellung Tafel II.

der Einnahmen und Ausgaben auf den österreichischen, deutschen und bayrischen Staatseisenbahnen.

Jahr	Gegenstand	Kronen (Mark umgerechnet mit 1 Mk = K 1·18)								
		für einen Betriebskilometer			für einen Zugskilometer			für 100 Achskilometer		
		ö. St. B.	deutsche B.	bayr. St. B.	ö. St. B.	d. B.	b. St. B.	ö. St. B.	d. B.	b. St. B.
1904	Einnahmen	27·768	49·778	35·273	4·22	4·48	3·94	10·60	12·84	11·41
	Ausgaben	18·405	31·743	25·288	3·16	2·88	2·92	8·84	8·13	8·18
1905	Einnahmen	31·098	52·593	36·320	4·33	4·57	4·07	10·87	12·90	11·63
	Ausgaben	18·556	33·264	25·602	3·15	2·87	2·87	8·80	8·15	8·20
1906	Einnahmen	32·296	55·849	38·270	4·45	4·61	4·14	11·32	12·86	11·81
	Ausgaben	18·664	35·994	27·043	3·10	2·99	2·96	8·76	8·32	8·35
1907	Einnahmen	40·694	57·820	38·698	4·88	4·53	4·12	11·41	12·08	11·68
	Ausgaben	23·872	39·773	27·771	3·46	3·13	2·96	8·87	8·34	8·37
1908	Einnahmen	42·359	55·720	39·317	4·74	4·52	4·06	10·93	12·40	11·62
	Ausgaben	26·345	41·005	28·228	3·58	3·32	2·98	9·05	9·16	8·51
1909	Einnahmen	43·477	57·625	41·070	4·82	4·79	4·23	11·22	12·61	12·35
	Ausgaben	28·923	40·681	30·695	3·92	3·39	3·16	9·99	8·90	9·12
1910	Einnahmen	48·452	60·587	42·714	5·33	4·97	4·41	12·40	12·60	12·89
	Ausgaben	30·175	41·182	28·247	3·95	3·37	2·93	9·95	8·53	8·51
1911	Einnahmen	51·974	64·652	44·845	5·52	5·06	4·51	12·59	12·56	13·40
	Ausgaben	30·770	42·490	28·307	3·92	3·33	2·87	9·70	8·27	8·39
1912	Einnahmen	56·281	67·791	45·902	5·77	5·18	4·56	12·93	12·58	13·19
	Ausgaben	32·988	45·740	32·412	4·12	3·48	3·22	9·91	8·50	9·31
1913	Einnahmen	56·344	68·806	46·370	5·77	5·14	4·61	12·78	12·52	13·57
	Ausgaben	34·304	48·037	33·250	4·21	3·61	3·31	10·12	8·77	9·59
1914	Einnahmen	39·372	59·879	39·475	6·35	5·48	4·67	15·89	—	12·90
	Ausgaben	36·538	47·958	30·468	5·93	3·39	3·60	14·75	—	9·95
1915	Einnahmen	56·682	—	38·440	7·68	—	5·30	17·01	—	14·11
	Ausgaben	51·930	—	27·228	7·04	—	3·77	15·59	—	9·79
1916	Einnahmen	59·349	—	41·935	7·88	—	5·72	16·69	—	14·75
	Ausgaben	59·354	—	28·753	7·88	—	3·93	16·69	—	9·92

Digitized by Google

Tafel III.

Vergleichende Gegenüberstellung
der österreichischen und deutschen Gütertarife.

Entfernung in Kilometern	im Jahre	Eilgut		Frachtgut								
		gewöhnliches	erm. + besonders erm.	sperrig	Klasse		Wagenladungsklasse					
					I	II	A	B	C	1	2	3
		Heller für 100 kg										
200	1904	643	242	363	242	203	140	107	72	102	72	63
	1914	698	276	408	272	236	164	126	81	122	86	73
	1917	908	359	531	354	307	214	164	106	159	112	95
	1918	1362	539	797	531	307	214	164	106	159	112	95
	1919	2341	942	1370	918	537	372	287	189	279	199	170
400	1904	1271	476	714	476	365	343	178	114	174	114	95
	1914	1322	510	769	506	427	285	208	124	216	129	108
	1917	1719	663	997	658	556	371	271	162	281	168	141
	1918	2579	995	1481	987	556	371	271	162	281	168	141
	1919	4410	1717	2533	1693	961	639	469	284	486	294	248
600	1904	1895	708	1062	708	493	327	224	154	238	154	127
	1914	1946	742	1107	738	569	386	272	168	312	173	142
	1917	2530	965	1440	960	740	502	354	219	406	225	185
	1918	3795	1448	2160	1440	740	502	354	219	406	225	185
	1919	6477	2487	3687	2463	1273	862	610	381	699	391	223

Auf eine Entfernung von km	im Jahre	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen										
		Stückgut			Wagenladungen							
		Eilgut	allgem. Stückgutklasse	Spezialtarif für best. Stückgut	Allgemeine Wagenladungsklasse		Spezialtarife				Ausnahmetarif für Holz des Sp. I, II	Rohstofftarif
					A_1	B	A_2	I	II	III		
200	1907	450	225	180	154	132	112	102	82	56	72	51
	1918	592	296	247	190	164	138	127	102	69	90	64
	1919	946	473	394	304	361	221	201	162	111	142	101
400	1907	790	395	340	288	252	212	192	152	100	132	91
	1918	1110	555	456	356	311	262	237	188	124	164	113
	1919	1810	905	743	582	509	428	389	308	203	266	184
600	1907	1050	525	550	422	372	312	282	222	144	192	119
	1918	1528	764	616	520	459	385	348	274	179	237	148
	1919	2444	1222	985	832	733	615	556	438	284	379	235

klassifikation der deutschen bedeutend genähert. Im Gegenteile sind bei uns dermalen mehr Härten wahrzunehmen, die eines Ausgleiches bedürfen. Des weiteren zeigt sich aus der Tafel III, daß der mit 1. April 1919 in Deutschland in Kraft tretende neue Tarif unserem derzeitigen Tarife mehr oder weniger entspricht. In der Annahme der gleichen deutschen Grundlagen für Deutschösterreich läge daher gar keine Gefahr. Ob man gerade von Haus aus gleich mit einer Durchrechnung einsetzen soll, ist ja lediglich eine Rechenaufgabe, die leicht abgeführt ist. Allerdings liegen zurzeit hiefür keine entsprechenden statistischen Grundlagen vor, zumal der gedrosselte Verkehr in den 4½ Kriegsjahren sich für solche Aufstellungen nicht eignet und die Statistik der Friedensjahre für die geänderte Gestalt des deutschösterreichischen Eisenbahnnetzes nicht mehr paßt. Aber schätzungsweise dürfte sich an der Hand der Statistik der bayerischen Eisenbahnen im Vergleiche zu der des gesamten deutschen Eisenbahnnetzes ein annähernd richtiges Verhältnis herausfinden lassen. Im übrigen erscheint es vorläufig vollkommen ausreichend, für den Wechselverkehr zwischen Deutschösterreich und Deutschland den gleichen Tarif durch Anstoß der Frachtsätze bis zu und ab den Übergangsstationen anzuwenden. Das weitere wird sich in der Folge von selbst finden.

Wenn sonach Deutschösterreich es mit dem Anschlusse an Deutschland ernst meint, möge es nun die Gelegenheit der Maßnahmen der jugoslawischen und tschechoslowakischen Eisenbahnen benutzen und sich in eisenbahntarifarischer Beziehung an Deutschland anschließen. Die wirtschaftlichen Kreise Deutschösterreichs werden durch einen solchen Schritt gewiß nur günstigen Erfolg erlangen und überdies eine Gewähr für einen Tarifbestand auf längere Dauer haben, die zweifellos wertvoller ist als sogar zeitweilige Begünstigungen, die sich zum Ende doch als Auswüchse entpuppen und das Gleichgewicht der Volkswirtschaft stören.

Bis zur Durchführung der — auch angestrebten — Markwährung in Deutschösterreich kann ja mit Umrechnungstafeln auf Grundlage fester Umrechnungskurse gearbeitet werden, ein Vorteil, der umfangreiche Tarifarbeiten entbehrlich macht.

Digitized by Google

Stetigkeit oder Beweglichkeit der Gütertarife?

Von Sigmund Rösler.

In der Nummer 21 der Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 19. März 1919 bespricht Emil Rank eingehend die Frage, ob Stetigkeit oder Beweglichkeit der Gütertarife im Falle eines Anschlusses Deutschösterreichs an Deutschland beizubehalten wäre und gelangt zur Schlußfolgerung, daß Deutschösterreich nichts anderes übrig bleibt, als die „Beweglichkeit" seiner Tarife — die an und für sich mehr Schatten- als Lichtseiten hat — aufzugeben. Rank anerkennt das Aufgeben der Beweglichkeit als ein Opfer, das zu bringen sich jedoch im Interesse der großen Sache wohl verlohne.

Wenn man die in den letzten Jahren auf den deutschösterreichischen Bahnen vorherrschenden Bestrebungen betrachtet, Mehreinnahmen zu erzielen und demnach die Beförderungspreise „nach oben" zu regeln, so wird man zugeben müssen, daß die gepriesene österreichische „Beweglichkeit" schon längst geschwunden ist und eher einer „Starrheit" platzgemacht hat, die in den deutschen Tarifen beiweitem nicht in solchem Maße vorkommt. Angesichts dieser Tatsachen darf man wohl sagen, daß die Annahme sämtlicher deutscher Tarifgrundsätze für Deutschösterreich nur wirtschaftliche Vorteile im Gefolge haben würde und dermalen die Frage, ob Stetigkeit oder Beweglichkeit besser wäre, als überholt angesehen werden müsse.

Deutschösterreich hat — nach mehrjährigen harten Kämpfen — seine Volkswirtschaft wieder aufzubauen. Bei diesem Neubau spielt wohl das Eisenbahntarifwesen, das nicht allein dem Handel und der Industrie wieder auf die Beine helfen sondern auch das Gleichgewicht in seinem eigenen Haushalte herstellen soll, eine sehr bedeutende Rolle. Von allen Seiten hört man bereits Stimmen nach Verbesserung der Eisenbahntarifverhältnisse laut werden. Danach scheint die gegenwärtige Zeit am geeignetsten, der Einbeziehung der deutschösterreichischen Eisenbahnen in die großdeutsche Tarifgemeinschaft, und zwar ohne jedwede Bedenken das Wort zu reden.

Ist doch die Möglichkeit gegeben, in den Tarifen Teil II den besonderen Bedürfnissen Deutschösterreichs in jeder Beziehung vollkommen Rechnung zu tragen. Bei großzügigen Handlungen darf man sich über gewisse „Aber" schon hinwegsetzen.

Der deutsche Tarif hat wohl seine Kraftprobe schon bestanden. Sein Erfolg ist geradezu fabelhaft. Und seit dem Bestande dieses stetigen Tarifes haben Deutschlands Handel und Industrien einen unerhörten Aufschwung erfahren. Kann da überhaupt von einer Gefahr die Rede sein?

Allerdings muß zugegeben werden, daß auch der deutsche Tarif seine Fehler hat, zumal es doch kein vollkommenes Ding auf Erden gibt. Aber Fehler lassen sich immerhin nach und nach beseitigen. Bei Eintritt Deutschösterreichs in die großdeutsche Tarifgemeinschaft wird sich ja genügend Gelegenheit bieten, Verbesserungen vorzunehmen. Von deutscher Seite werden gewiß vernünftige Verbesserungsvorschläge nicht nur nicht abgewiesnn sondern vielmehr aufs lebhafteste begrüßt werden.

Schon zu Ende der Siebzigerjahre des vorigen Jahrhunderts war man in Deutschland bestrebt, die deutschen Einrichtungen im Eisenbahnverkehr nach englischem Muster zu verbessern. Vieles wurde ohne weiteres von England übernommen. Man hat sich in Deutschland nicht gescheut, zuzugeben, daß die Leistungen der englischen Eisenbahnen denen der deutschen Bahnen vielfach voranstanden. Man hat sich demnach in Deutschland bemüht, den englischen Höhenpunkt zu erreichen. Dies ist nicht allein gelungen, sondern England wurde sogar überflügelt. Nichtsdestoweniger wurde in Deutschland davon abgesehen, die „englische Tarifbeweglichkeit" zu übernehmen, weil hiezu kein gegründetes Bedürfnis vorlag. Schon der Umstand, daß Deutschland hauptsächlich Staatsbahnen besitzt und sonach vom allgemeinen staatswirtschaftlichen Standpunkte vorgehen müsse, genügte, um den englischen Standpunkt zu verlassen. Aber auch der internationale Charakter, der Deutschland gegenüber dem abgeschlosseren Inselreiche in bezug auf Eisenbahnverkehr zukommt, bedingte es, eine Tarifstetigkeit vorzuziehen. Und wie es sich in der Folge zeigte, hat sich ja die deutsche Tarifstetigkeit sehr bewährt. Was könnte sonach Deutschösterreich nunmehr abhalten, sich an ein bewährtes System anzuschließen? Darum weg mit allen Bedenken, die nur Schwankungen und Zaudern auslösen, an und für sich aber erwiesenermaßen nicht von ernster Bedeutung sind, und entschlossenen Mutes zur Tat!

Die stärkste Belastungprobe unserer Eisenbahnen*).

„Ganz Deutschland hat dem gewaltigen, mit der Genauigkeit eines Uhrwerks sich vollziehenden Aufmarsch unserer Heere bei dem plötzlichen Hereinbruch des Krieges Bewunderung gezollt. Aber weit Größeres haben unsere Eisenbahnen geleistet mit der Rückbeförderung der Truppen und des Kriegsgerätes von Ost und West, die mit dem Ende der Kriegswirtschaft und der Umstellung der Rüstungsindustrie zusammenfiel. Unendlich größer und schwieriger waren die Transportaufgaben Ende 1918, sehr viel ungünstiger gleichzeitig die Betriebsverhältnisse und die Arbeitsleistungen als zu Beginn des Krieges. In den unvergeßlichen Augusttagen 1914 gab es für die Eisenbahn, die treue und starke Gehilfin des Kampfheeres, nur eine Losung: an die Front! Als die Demobilmachung begann, die die schleunigste Rückbeförderung von weit über 4 Millionen Fronttruppen samt allen Ausrüstungsgegenständen und einem ungeheuren Kriegsgerät erforderte, mußten zugleich Getreide, Kartoffeln, Rüben und Kohlen, zum Teil in größeren Mengen als im Vorjahre abgefahren werden. Dazu kamen die nicht minder eiligen Gefangenentransporte, die plötzlich auftretenden und mit einem Schlage ganz anders gearteten Bedürfnisse der Industrie, der vollständige Richtungswechsel des durchgehenden Verkehrs, der zahllose Leerläufe mit sich brachte. Das alles mußte mit einem in vier schweren Kriegsjahren überaus stark abgenutzten, daher durchaus minderwertigen und durch die Abgabe von 5000 Maschinen und 150.000 Wagen (d. i. etwa ein Viertel des Güterwagenparkes) aufs äußerste geschwächten Betriebsmaterial bewältigt werden. Die soviel größere Aufgabe der Herbst- und Wintermonate 1918 mußte bewältigt werden, obwohl statt der unbedingten Pflichttreue und musterhaften Ordnung, die den Verlauf der Mobilmachung auszeichneten, Überstürzungen und Unregelmäßigkeiten an der Tagesordnung waren.

Für den Außenstehenden ist es nicht leicht, die erschwerenden Umstände in ihrer ganzen Größe und Tragweite zu übersehen. In einer Zeit, in der die Ablieferung von Lokomotiven und Wagen die Verwaltung unausgesetzt mit schwer-

*) Wir glauben verpflichtet zu sein, unseren Leser diesen in der „Germania" am 4. März 1919 erschienen Aufsatz zur Kenntnis zu bringen. Die Schriftleitung.

Digitized by Google

sten Sorgen belastete, in einer Zeit, in der infolge der Einführung des Achtstundentages ein allgemeiner Rückgang der Arbeitsleistungen eingetreten, in der die Kohlenbeschaffung häufig gestört war und der für eine zuverlässige Betriebshaltung unerläßliche Reservedienst längst nicht mehr bestand, hatte die Eisenbahnverwaltung eine solche Fülle verantwortlichster und schwierigster Transportaufgaben zu bewältigen, wie sie unter gleichen Umständen noch niemals einer Verkehrsverwaltung gestellt worden sind. Das Problem zu lösen, hat unsägliche Mühe gekostet, aber es ist schließlich doch gelungen. Es ist gelungen dank der unerschütterlichen, über alles Lob erhabenen Pflichttreue der Eisenbahnbeamtenschaft, dank der einsichtsvollen Bereitwilligkeit, mit der die Bevölkerung alle durch den Notstand der Eisenbahnen erforderlich gewordenen Erschwerungen und Einschränkungen des Reiseverkehrs auf sich genommen hat.

Die schonungslose, ja brutale Art, mit der die Entente auf unsere Wehrlosigkeit pochend, die Auslieferung der stärksten Maschinen, der besten und wertvollsten Wagen verlangt und durchgesetzt hat, läßt es leider kaum vermeidlich erscheinen, daß das reisende Publikum noch weitere Unbequemlichkeiten wird in Kauf nehmen müssen. Niemand bedauert das mehr als die Eisenbahnverwaltung, die alles aufgeboten hat, um der ganz neuen Lage, die sich beim Eintritt des Waffenstillstandes ergeben hatte, nach besten Kräften gerecht zu werden, insbesondere den Heimattransport der Truppen in denkbar kürzester Zeit abzuwickeln und die Kohlen- und Lebensmittelzufuhren, die allem anderen voraufgehen müssen, unbedingt sicher zu stellen.

Jetzt ist das Sinnen und Sorgen der Eisenbahnverwaltung darauf gerichtet, für die kommenden Verkehrsaufgaben, nachdem die Lokomotiven und Wagen fast vollzählig abgeliefert sind, rechtzeitig gerüstet zu sein. Sicherlich werden die deutschen Eisenbahnen, die auch unter dem Druck der stärksten Belastungsprobe in den hinter uns liegenden Herbst- und Wintermonaten keinen Augenblick versagt, sondern in dem Maße, wie die Verkehrsnot stieg, neue Kräfte entfaltet haben, bei dem Wiederaufbau unserer Friedenswirtschaft eine ausschlaggebende Rolle zu spielen berufen und befähigt sein. In keinem anderen Lande hängt so viel wie in Deutschland von der Leistungsfähigkeit, von der Ertragswirtschaft der Eisenbahnen ab. Wenn die deutschen Eisenbahnen trotz schwerster Prüfung und Heimsuchung geleistet haben, was ohne Beispiel dasteht und was unter normalen Verhältnissen niemand für möglich gehalten hätte, so ist das ein Wechsel auf unsere wirtschaftliche Zukunft, den das deutsche Volk getrost unterschreiben kann."

Der Zusammenbruch der direkten Eisenbahntarife.

Im letzten Hefte unserer Zeitschrift ist der Eintritt des tariflosen Zustandes im Güterverkehr mit Deutschland zum 31. März d. J. erörtert worden. Ein ähnlicher Zustand, teilweise noch in verschärfter Form, verbreitet sich auch über den Verkehr zwischen den Staaten der ehemaligen österr.-ungar. Monarchie untereinander.

Auf dem Gebiete der Monarchie bestand bis zum Kriegsende nebst den allen Bahnen gemeinsamen Tarifen Teile I für den Personen- und den Güterverkehr eine große Anzahl der verschiedensten direkten Tarife, die zwar gegenüber dem Friedensstande stark eingeschränkt waren, aber immerhin für die wichtigsten Verkehre durchgehende Personenfahrpreise und Güterfrachtsätze unter Einrechnung der während des Krieges vorgenommenen mehrfachen Tariferhöhungen vorsahen.

Auch in der ersten Zeit nach dem Umsturze in Österreich haben die auf dessen Boden entstandenen Nationalstaaten in die Tarifverhältnisse nicht eingegriffen und sogar die früher für das große Netz der k. k. österr. Staatsbahnen in Geltung gestandenen Lokal-Personen- und Gütertarife rücksichtlich ihrer eigenen Linien wie auch im Wechselverkehr mit den übrigen Nationalstaaten unter Durchrechnung über die Gesamtstrecke unverändert aufrechterhalten. Ausgeschieden sind zuerst die von den Rumänen und von Italien besetzten Strecken der vormaligen Staatsbahnen; darauf folgte die westukrainische Republik, deren Maßnahmen aber infolge der andauernden kriegerischen Zustände für Deutschösterreich bisher noch kaum zur Geltung gekommen sind. Mit 1. März 1919 hat sich das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen mit den ihm zugehörigen Staatsbahnlinien vollkommen selbständig gemacht, und zwar derart, daß im Personenverkehr die Fahrkarten nur bis zu den Übergangsstationen (derzeit Rosenbach und Ettendorf) gelöst und die Frachten bis zu diesen Übergangsstationen im voraus bezahlt werden müssen. Die Südbahn dagegen betreibt im Königreiche der Serben, Kroaten und Slowenen ihre Linien selbst weiter bis zur Grenze des von Italien besetzten Gebietes (Loitsch gegen Triest, Toblach und Brenner gegen Franzensfeste zu, wo die Italiener den Betrieb völlig in die Hand genommen haben) und rechnet ihre Tarife im Verkehr mit ihren zusammenhängenden deutschösterreichischen und ungarischen Linien durch. Im Monate März kam dann die selbständige tschecho-slowakische Währung und mit 1. April d. J. die Aufhebung aller direkten Personen- und Gütertarife, auch die Trennung der bisher einheitlichen Lokaltarife mit der Tschecho-Slowakei. In letzterer Hinsicht ist indes im Vereinbarungswege eine Milderung erzielt worden; denn im Personenverkehre aus der Tschecho-Slowakei werden die heutigen Fahrpreise in tschechischen Kronen eingehoben und in dem allerdings sehr spärlichen Schnellzugsverkehre zwischen Deutschösterreich und Böhmen kann man auch hier durchgehende Fahrkarten in deutschösterreichischer Währung mit einem Zuschlage für den tschechischen Durchlauf lösen. Im Güterverkehr der ehemaligen k. k. Staatsbahnen ist die Tariftrennung in der Weise erfolgt, daß die Frachtsätze bis und ab den vorläufig vereinbarten Übergangspunkten Lundenburg, Grußbach, Znaim, Gmünd und Oberhaid-B.-Hörschlag gerechnet und zusammengestoßen werden, wobei aber die Frachten nicht frankiert sein müssen, sondern wie bisher auch überwiesen werden können. Die große Anzahl der Verbandgütertarife, an denen die nunmehr von der tschecho-slowakischen Republik betriebenen Staatsbahnstrecken beteiligt sind, wurden durchwegs, insoweit sie über den Bereich dieses Gebietes hinausreichen, aufgehoben. Anfangs April haben auch die polnischen Staatsbahnen den Frankaturzwang im Güterverkehre bis zu den Übergangspunkten Oderberg und Teschen eingeführt. Für Deutschösterreich bestehen also derzeit nur noch sehr wenige über den Binnenverkehr der einzelnen Bahnen hinausreichende durchgehende Gütertarife. Diese beziehen sich auf den Verkehr der deutschösterreichischen Staatsbahnen mit den im geschlossenen Gebiete Deutschösterreichs gelegenen Privatbahnen und dann mit Ungarn. Die direkten Tarife mit Ungarn sind zwar, da ihre Aufhebung weder dort noch von der deutschösterreichischen Staatsbahn in den Amtsblättern verlautbart wurde, scheinbar noch zur Gänze in Kraft. Aber sowohl die Tschecho-Slowaken als auch die Staatsbahnen in Jugoslawien haben die Aufhebung der Tarife für ihren Bereich kundgemacht, so daß diese Tarife rücksichtlich der unter der

Digitized by Google

Herrschaft dieser Nationalstaaten stehenden Linien der vormaligen kgl. ungar. Staatseisenbahnen eigentlich nicht mehr anwendbar sind. Aber auch der Rest dieser durchgehenden Tarife wird wohl binnen kurzem fallen müssen, da die verschiedenen Währungen in Ungarn und Deutschösterreich und die Ungeklärtheit der politischen Verhältnisse durchgehende Tarife in einer (welcher?) Währung auf die Dauer nicht zulassen. Und so erfolgt schrittweise eine Rückbildung bis fast in die Uranfänge des Eisenbahntarifwesens. Hiefür bildet mit einen Beweggrund das Mißtrauen gegen die Verläßlichkeit der Staaten untereinander, ihren Verpflichtungen nachzukommen, das in der im noch geltenden Eisenbahn-Betriebsreglement nicht begründeten Vorschrift, die Frachten bis zur Grenze im voraus zu bezahlen, seinen Ausdruck findet.

Wann und wie der Wiederaufbau des durchgehenden Personen- und Güterverkehres auf tarifarischem Gebiete vonstatten gehen wird, ob an Stelle des gekündigten internationalen Übereinkommens für den Eisenbahnfrachtenverkehr ein neues Übereinkommen zur Einführung gelangt, wann wieder Vereinbarungen über die Verkehrsteilung und die gegenseitige Gebührenabrechnung im zwischenstaatlichen Verkehre zur Geltung gelangen, all dies steht in engster Beziehung zu den leider nicht überall vorherrschenden Bestrebungen, im armen Europa nach den entsetzlichen Erschütterungen der letzten Jahre wieder geordnete staatliche Verhältnisse herbeizuführen.

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Lebensdauer der Eisenbahnfahrzeuge. Das „Archiv für Eisenbahnwesen" hat vor einiger Zeit eine von Köhler angestellte Untersuchung über die Ausmusterung der Fahrzeuge bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen veröffentlicht, die einen lehrreichen Überblick über die Lebensdauer der verschiedenen Gattungen von Eisenbahnbetriebsmitteln gibt. Am 1. April 1913 waren danach bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen an Betriebsmitteln vorhanden: 20.680 Lokomotiven, 42.083 Personenwagen, und 475.029 Gepäck- und Güterwagen. Rund die Hälfte dieser Fahrzeuge war zwischen 1 und 10 Jahre alt, und zwar: von den Lokomotiven 11.335 oder 54·8%, von den Personenwagen 22.734 oder 54%, von den Gepäck- und Güterwagen 226.579 oder 47·7%. Auf ein Lebensalter von 11 bis 20 Jahren blickten zurück: von den Lokomotiven 29·6%, von den Personenwagen 24·1%, von den Gepäck- und Güterwagen 27·8% des Gesamtbestandes. 21 bis 30 Betriebsjahre hatten hinter sich: von den Lokomotiven 15·1%, von den Personenwagen 15·3%, von den Gepäck- und Güterwagen 14·5% des Gesamtbestandes. Dem vierten Jahrzehnt gehörten an: von den Lokomotiven 0·5%, von den Personenwagen 5·7%, von den Gepäck- und Güterwagen 7% der Gesamtzahl. Lokomotiven von höherem Dienstalter wiesen die Listen nicht auf, dagegen gab es 376 Personenwagen = 0·9% der Gesamtzahl und 14.032 Gepäck- und Güterwagen = 3% der Gesamtzahl, die auf eine Dienstzeit von mehr als 40 Jahren zurückblicken konnten. Die Durchschnittslebensdauer gibt Köhler für Lokomotiven auf 18, für Personen-, Gepäck- und Güterwagen auf 24 Jahre an. Lokomotivveteranen von 50 und mehr Jahren, die man auf kleineren Bahnen gar nicht selten findet, verdienen gewiß statt des spöttischen Lächelns, mit dem man sie gewöhnlich begrüßt, höchste Achtung, denn sowohl ihre Baustoffe wie ihre Bauart müssen von besonderer Güte und Zweckdienlichkeit sein, daß sei so lange ihren Dienst machen konnten.

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Der Präsident der Nationalversammlung hat am 31. März d. J. aus Anlaß der erbetenen Übernahme in den dauernden Ruhestand verliehen:

Den Titel eines Sektionschefs dem Generalinspektor der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft mit dem Titel eines Hofrates Viktor Reiber;

den Titel eines Hofrates mit Nachsicht der Taxe dem Oberstaatsbahnrate mit dem Titel eines Oberbaurates Ing. Franz Uhl; dem Staatsbahndirektor-Stellvertreter mit dem Titel eines Regierungsrates Dr. Viktor Desoyer.

Gesangverein österr. Eisenbahn-Beamten. Bei dem im großen Konzerthaussaale vom Wiener Männergesangverein, Schubertbund und Gesangverein österr. Eisenbahn-Beamten gemeinsam für die im März gefallenen Volksgenossen in Deutschböhmen und im Sudetenland veranstalteten großen Konzerte, welches aus technischen Rücksichten auf Sonntag, den 11. Mai, 11 Uhr vormittags verlegt werden mußte, wirken die Burgschauspielerin Blanka Glossy, die einen vom deutschböhmischen Schriftsteller Dr. Richard Kralik verfaßten Prolog sprechen wird, sowie Opernsänger Doktor Schipper und das Konzertvereinsorchester mit. Karten an der Tageskasse des Konzerthauses und im Zentralkartenbureau Kehlendorfer.

Gründung des „Deutschösterreichischen Verkehrsrates". Über Anregung des Vereines „Kommunikation" haben der Niederösterreichische Gewerbeverein, das Gremium der Wiener Kaufmannschaft, die Vereinigung der d.-ö. Industrie, die Handelskammern Salzburg und Klagenfurt, die Börse für landwrtschaftliche Produkte und eine Reihe weiterer angesehener wirtschaftlicher Körperschaften einen Verband „Deutschösterreichischer Verkehrsrat" gegründet, welcher sich mit den Fragen des gesamten Verkehrswesens befassen und eine einheitliche Vertretung aller Wirtschaftszweige für die Verkehrsangelegenheiten bilden soll.

Vereinbarungen*) zwischen der Staatsregierung und dem Vertrauensmännerausschusse der deutschösterreichischen Eisenbahner:

1. Die Lebensmittelzuschübe aus dem Auslande sind derzeit nicht hinreichend, um eine allgemeine Erhöhung der Lebensmittelrationen durchführen zu können. Die Regierung ist ununterbrochen bemüht, bei den alliierten Mächten einen wesentlich verstärkten und beschleunigten Zuschub an Lebensmitteln zu erreichen und nach Möglichkeit durch Einkäufe im Auslande Nahrungsmittel zu beschaffen. Sobald durch die erhöhten Zuschübe die regelmäßige Versorgung für so lange derart gesichert erscheint, daß bei unvorhergesehenen Zwischenfällen keine Stockung der Versorgung zu befürchten ist, wird die Regierung nicht zögern, eine Erhöhung der Rationen durchzuführen. Jedenfalls hofft die Regierung, durch fallweise Zubußen aus den ausländischen Zuschüben eine Erleichterung der Lebenshaltung der Angestellten herbeiführen zu können.

2. An jedem Ersten vom 1. April d. J. bis einschließlich 1. August d. J. erhält jeder männliche und weibliche Bedienstete als Beitrag zur Erleichterung der Haushaltsführung während der Übergangszeit bis zur nächsten Ernte (Über-

*) **Wir fühlen uns verpflichtet, die am 28. 3. 1919 zustande gekommenen hochbedeutsamen Vereinbarungen, durch die der Ausstand der d.-ö. Eisenbahnen zum Abschluß gebracht wurde, auch in unserem Blatte dauernd festzuhalten. Wir konnten sie im Hefte 4 vom 1. 4. 1919, wegen des bereits vollzogenen Blattschlusses nicht mehr abdrucken.**

Digitized by Google

gangsbeitrag) einen Betrag von K 100 für sich und je K 20 für jedes in seiner Versorgung befindliche Familienmitglied im Sinne der für die derzeitigen Teuerungszulagen geltenden Normen und der bezüglichen Durchführungsvorschriften. Bei der Unmöglichkeit, bis 1. April d. J. den zu entfallenden Betrag genau feststellen zu können, wird an diesem Tage jedem Bediensteten ein Pauschalbeitrag von K 150 angewiesen werden und die genaue Verrechnung im Laufe des Monats April durchgeführt werden. Die bisherigen Teuerungszulagen und Anschaffungsbeiträge bleiben unverändert aufrecht. Auf den Übergangsbeitrag haben auch die im Krankenstande oder auf Urlaub befindlichen oder kontumazierten Bediensteten ungeschmälerten Anspruch. Die Pensionisten des ehemaligen österreichischen Staates unterliegen der Liquidierungsmasse und behält sich die deutschösterreichische Regierung vor, bei der Gesandtenkonferenz für deren bessere Versorgung einzutreten. Bezüglich der Pensionierung der deutschösterreichischen Bediensteten seit 1. Jänner 1919 steht eine Gesetzesvorlage unmittelbar bevor.

3. Das Staatsamt für Verkehrswesen wird für jene, gegenwärtig noch im Dienste stehenden deutschösterreichischen Bediensteten, welche in die seit 1. August 1914 erlassenen Amnestieerlässe nicht einbezogen waren, eine neuerliche Amnestie erlassen. Weiter sichert das Staatsamt für Verkehrswesen allen in der Zeit vom 1. August 1914 strafweise entlassenen Bediensteten, welche um ihre Rehabilitierung ausdrücklich persönlich ansuchen, über Antrag der Personalvertretung die Wiederaufnahme zu.

4. Die Regierung wird, falls die Zustimmung des organisierten Personals erfolgt, ohne Verzug einen Gesetzentwurf unterbreiten und auf dessen rascheste Annahme hinwirken, der zur Wahrung der Interessen des Personals und zu dessen geordneter Mitwirkung an der Verwaltung in allen das Personal berührenden Angelegenheiten eine allgemeine Personalvertretung auf Grund des Verhältniswahlrechtes zunächst für die deutschösterreichischen Staatsbahnen vorsieht. Die Ausdehnung dieses Gesetzes auf die Privatbahnen erfolgt über Zustimmung des Personals derselben. Sofort nach dem Zustandekommen dieses Gesetzes sind die Wahlen für die Personalvertretung durchzuführen. Nachdem diese Personalvertretung in Kraft getreten ist, wird das Staatsamt für Verkehrswesen ihr die Vorlage, betreffend die Besoldungsreform, vorlegen und sich bemühen, sie bis zum 31. August parlamentarisch durchzusetzen. Bis dahin ist vorzusorgen, daß das Personal der Privatbahnen mit beratender Stimme an den Verhandlungen der Personalvertretung teilzunehmen in der Lage ist.

5. Das Staatsamt für Verkehrswesen verpflichtet sich, auf die Privatbahnverwaltungen mit dem ihm zustehenden Einflusse dahin zu wirken, daß die den Staatseisenbahnbediensteten kundgemachten Zugeständnisse auch auf die Bediensteten der Privatbahnen Anwendung finden.

6. Die Neuorganisation der Staatsbahnen wird eine entsprechende Stellung der Generalinspektion im Verwaltungsorganismus der Eisenbahnen vorsehen, und der Organisationsentwurf wird vor seinem Inkrafttreten der Personalvertretung vorgelegt werden. Die sogenannte aktive Kontrolle wird im Einvernehmen mit den Vertrauensmännern der Bediensteten sofort einer entsprechenden Revision, bezw. der Aufhebung unterzogen werden.

7. Die Regierung wird den die heimische Aufbringung schädigenden Schleichhandel nach Kräften unter Heranziehung der Arbeiter- und Soldatenräte zu unterbinden bestrebt sein. Hiebei soll in erster Linie der sich im Schleichhandel vollziehende Einkauf und Verkauf von Lebensmitteln im großen auf dem Land unterdrückt werden.

8. Aus Anlaß der derzeitigen Arbeitseinstellungen darf kein Bediensteter zur Verantwortung gezogen oder ihm Lohnabzüge gemacht werden."

Diese Vereinbarungen wurden vom Kabinette genehmigt.

Ausbau der Westbahn als Massengüterbahn. Der Deutschösterreichische Verkehrsrat hat jüngst in einer ausführlich begründeten Eingabe an das Staatsamt für Verkehrswesen auf die außerordentliche Bedeutung hingewiesen, die dem Ausbau der Westbahn als Massengüterbahn vom Standpunkte der deutschösterreichischen Volkswirtschaft zukomme. Die Verschiebungen, die in den wirtschaftlichen Beziehungen Deutschösterreichs infolge des politischen Umsturzes zu gewärtigen sind, werden die Erschließung ganz neuer Bezugsgebiete für die Bevölkerungsversorgung notwendig machen. Da der Ausbau der Westbahn mit einem verhältnismäßig geringen Kostenaufwande durchführbar sei und auch sonst in den vorhandenen Barackenlagern wichtige Vorbedingungen für die Bauarbeiten bestünden, wurde das Staatsamt ersucht, die Einleitung der nötigen Vorarbeiten ehestens zu verfügen.

Volksbildungshaus Wiener Urania. Der uns vorliegende Jahresbericht für 1917/18 gibt ein Bild der umfassenden Wirksamkeit und der fortschreitenden Ausgestaltung dieses Volksbildungshauses. Im Berichtsjahre fanden im Stammhause am Aspernplatze nebst den Zweigstätten im X., XIII. und XIX. Wiener Gemeindebezirke 2355 Vorträge statt, die von 574.969 Hörern besucht waren. Dies ergab für 271 Vortragstage eine Hörerschaft von t ä g l i c h 2122 P e r s o n e n, das ist mehr als der Besuch des größten Wiener Theaters, des Operntheaters. Gegen das Jahr vorher wies der Besuch ein Mehr von 173.182 Besuchern auf. Ein Beweis für die außerordentliche Teilnahme der Bevölkerung an den volksbildnerischen Veranstaltungen. Die Urania-Sternwarte wurde von 6188 Personen besucht. Die Zahl der Mitglieder und Anschlußhefte wuchs auf 12.777. Im laufenden Jahre wurden in drei neuen Hörsälen 38 p r a k t i s c h e L e h r k u r s e f ü r i m B e r u f e S t e h e n d e und 6 Sprachkurse in zwei Stufen für Anfänger und für Vorgeschrittene eingeführt. Die Programmbildung obliegt der wissenschaftlichen und künstlerischen Leitung der Anstalt, die nach der Art einer Hochschule nach Vortragsgebieten gegliedert ist.

Auf Vorschlag der Urania befaßt sich das Staatsamt für Unterricht mit der Organisierung des freien Volksbildungswesens in Deutschösterreich; es soll hiefür eine H a u p t s t e l l e in Wien geschaffen werden. Den Wiener Gemeinderat beschäftigt jetzt der preisgekrönte Plan des Architekten Baurat Alfred K e l l e r für den Bau des M a r i a h i l f e r Z w e i g h a u s e s der Wiener Urania.

Betriebsergebnisse der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn im Jahre 1917. Die Betriebslänge der Linien des Lit. A-Unternehmens betrug:

	171·7 km	Hauptbahn,
	12 „	Lokalbahn,
	29·3 „	Kohlen- und Industrialbahn (36)
zusammen	213 km	mit 38 Stationen.

Die des Lit. B-Unternehmens:

	236·5 km	Hauptbahn,
	36·5 „	Kohlen- und Industrialbahn (45),
zusammen	273 km.	
Im ganzen also	486 km.	

Lokomotiven waren am Jahresschluß 250, Tender 227, Personenwagen 351 (mit 14.727 Sitzplätzen), Güterwagen 8564 und 9 Schneepflüge vorhanden. Auf beiden Strecken wurden geleistet 3,270.090 Zugskilometer, 4,097.630 Nutzkilometer,

Digitized by Google

6,381.018 Lokomotivkilometer und 1.115,832.620 Bruttotonnenkilometer.

Befördert wurden auf der

	A-Strecke	B-Strecke	Zusammen
Reisende (Anzahl) . . .	3,148.399	4,100.027	7,248.436
Gepäck t	3.835	6.110	9.945
Eilgut t	25.180	23.042	48.222
Frachtgüter t	2,180.234	5,080.003	7,260.237
darunter Kohle t . . .	1,917.350	3,424.970	5,342.320

Die Einnahmen beliefen sich auf der

	A-Linie K	B-Line K	Zusammen K
für Reisende	3,405.380	3,840.958	7,246.338
„ Gepäck	126.815	162.574	299.389
„ Eilgut	346.258	336.454	682.712
„ Frachtgut	10.745.670	13,355.143	24,100.813
(darunter für Kohle) .	(4.990.815)	(8,652.485)	(13,643.300)
für Stückrechnungen .	784.081	1,297.951	1,082.032
„ Kriegszuschlag . .	1,182.488	908.510	2,090.999
„ versch. Einnahmen	2,229.873	2,554.433	4,784.306
zusammen . . .	18,820.567	22,456.025	31,276.592
Die Ausgaben betrugen	15,249.851	18,095.580	33,345.431
daherBetriebsüberschuß	3,570,716	4,360.440	7,931.156
die Betriebszahl stellt sich auf.	67·05%	66·86%	66·95%

Der Bedienstetenstand setzte sich zusammen aus: 727 Beamten, 93 Aspiranten und Manipulantinnen, 991 Unterbeamten, 2364 Dienern und 3450 Arbeitern, zusammen 7625 Personen.

Ausgestaltung der tschechoslowakischen Eisenbahnen. Einer Verlautbarung des Eisenbahnministeriums in Prag entnehmen wir: Die Übernahme der Staatsbahnen durch die Regierung des tschechoslowakischen Staates und ihr Bestreben, die Mängel der Transporteinrichtungen zu beseitigen, zwingen zu einer intensiven Bautätigkeit. Von den Objekten, welche im Bau begriffen sind, muß vor allem der Rangierbahnhof in Wrschowitz-Nusle und seine Verbindung mit dem Bahnhof in Lieben, weiter des Rangierbahnhofes in Pilsen, wie auch die Erweiterung der Station in Bakow fertiggestellt werden. Von den Objekten, mit deren Bau begonnen werden soll, muß der Bau der zweigleisigen Strecke Nepomuk—Pilsen, Wotitz-Stadt—Beneschau, Kralup—Lobositz und der Bau der neuen Haltestelle Pilsen-Eisenstein genannt werden. Das ständige Anwachsen der Zahl und der durchschnittlichen Belastung der Personen- und Lastzüge auf der Strecke Pilsen—Eger erfordert den Ausbau der Haltestelle Křimitz in eine Verkehrsweiche. Dem fühlbaren Waggonmangel soll durch die rasche Beendigung der im Bau befindlichen Werkstätten in Nimburg, in Laun und Leipa abgeholfen werden. Dem überhandnehmenden Wohnungsmangel soll durch den Bau von Wohngebäuden in Nimburg, Groß-Wossek und Laun gesteuert werden. Auch ist es notwendig, mit dem Bau von Wohnungsbaracken in Zabiehlitz in der allernächsten Zeit zu beginnen. Die angeführten Bauten bilden bloß den Anfang des Investitionsprogramms für den Ausbau der Eisenbahnen des stchechoslowakischen Staates.

BUCHANZEIGEN.

Artarias Eisenbahnkarte liegt in Neuausgabe für 1919 vor. Preis mit vollständigem Stationsverzeichnis (53 Seiten) und 9 Beikarten K 4.40 (Mk. 3.—). Die Karte ist durch jede Buchhaindlung und durch den Verlag Artaria & Co., Wien I, zu bezehen. Die bekannte, sorgfältige Bearbeitung bringt wieder viel Neues: Die in Tirol während des Krieges ausgebaute Fleimstal- und Grödnerbahn, die Fortsetzung der Gailtalbahn über Hermagor, die Bursabahn über Kirlibaba, Nordungarn mit der südlichen Bukowina verbindend und die Likabahn, die langersehnte direkte Verbindung von Kroatien mit dem nördlichen Dalmatien herstellend. Dem bestehenden Übergangszustande wurde nach Möglichkeit Rechnung getragen sowohl in den Farben der Länder als auch der Bahnbetriebe. Als Grenzen wurden die in den letzten völkerrechtlich gültigen Vereinbarungen bestimmten eingetragen.

Der europäische Krieg und der Weltkrieg. Geschichtliche Darstellung der Kriegsereignisse von 1914/18. Von A. Hemberger. Mit vielen Bildern, Karten und Plänen. Das Werk erscheint in genau 120 Heften, Großoktavformat, zu 60 Heller. (A. Hartlebens Verlag in Wien und Leipzig.) Bisher 100 Hefte. (Davon bilden die Hefte 1 bis 100 den ersten, zweiten, dritten, vierten und fünften Band des schön ausgestatteten Werkes; diese kosten in Original-Einband jeder Band K 16.)

Der fünfte Band von A. Hembergers „Der europäische Krieg und der Weltkrieg" liegt nunmehr abgeschlossen vor uns und hält in allem, was man sich nach den ersten Bänden von diesem großartig angelegten Geschichtswerk erwarten durfte. Die möglichste historische Treue verbindet sich mit interessanter, übersichtlich gegliederter Darstellung; die Ausstattung ist auch unter den außerordentlich schwierigen Verhältnissen die gleich gediegene geblieben, wie sie den ersten Bänden nachgerühmt werden konnte. Der kommende sechste Band wird das Werk abschließen; er erscheint ohne Zensur, was der Darstellung der Ereignisse gewiß zu wesentlichem Vorteil gereichen dürfte.

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Klubversammlung am 11. März 1919.

Der Vorsitzende Exzellenz Dr. von Wittek eröffnete die Versammlung mit folgenden Worten:

„Mit aufrichtiger Befriedigung über den so zahlreichen Besuch der heutigen Klubversammlung begrüße ich die erschienenen Damen und Herren herzlichst und gestatte mir, vorerst nachstehende geschäftliche Mitteilungen zu machen:

Unsere Regierung hat zu Ende der abgelaufenen Woche ein allgemeines Verbot ergehen lassen, Räume jeder Art mit Gas zu beheizen. Wir müssen daher Ihre Nachsicht erbitten, wenn wir Sie — da unser Saal für eine andere Beheizungsart nicht eingerichtet ist — in ungeheiztem Saale empfangen.

Das Verbot, Klubräume über 4 Uhr nachmittags zu beleuchten und zu beheizen, besteht noch aufrecht. Wir glauben aber, nicht gegen diese Verordnung zu verstoßen, wenn wir mit Rücksicht auf die fortschreitende Tageshelle unsere Lese- und Spielzimmer ohne selbe zu beleuchten, und unter Einstellung der Beheizung ab 4 Uhr nachmittags, vorläufig bis 6 Uhr abends offen halten.

Heute sowie Dienstag, den 18. März l. J., haben wir das Vergnügen, einem Vortrage unseres geschätzten Klubmitgliedes, Herrn Oberst Meister Edlen von Keutnersheim, zu folgen, den derselbe unter dem Titel ‚Unsere Eisenbahnen und Schiffahrt im Weltkriege' halten und durch Wandkarten und Lichtbilder erläutern wird. An die beiden Vorträge sind Wechselreden in Aussicht genommen, die aber jedesmal um 8 Uhr abgebrochen werden müssen, da die besondere polizeiliche Erlaubnis zur Abhaltung unserer Vorträge nur bis zu dieser Stunde reicht.

Dienstag, den 1. April findet ein Vortrag des Herrn Dr. Arnold Madlè von Lenzbrugg über ‚Ausblicke in Deutschösterreichs Verwaltung' statt. Falls zu diesen geschäftlichen Mitteilungen keine Bemerkung zu machen ist, lade ich Herrn Oberst von Meister ein, mit seinem Vortrage, dem wir mit ungeteiltem Interesse entgegensehen, beginnen zu wollen*)."

Bericht über die Klubversammlung am 18. März 1919.

Die Versammlung wurde von unserem Präsidenten mit folgenden Worten eröffnet:

„Das anziehende Thema des in der letzten Klubversammlung unterbrochenen Vortrages des Herrn Oberst von Meister hat auch in der uns heute bevorstehenden Fortsetzung eine große

*) Der Bericht über diesen, in Fortsetzungen an einer Reihe von Abenden stattgehabten Vortrag folgt in einem besonderen Abschnitte.

Digitized by Google

Zahl von Interessenten hier versammelt. Ich konstatiere dies mit großer Befriedigung und begrüße die erschienenen Damen und Herren.

Wie bereits in Heft 3 unserer Klubzeitung bekanntgegeben wurde, findet die diesjährige ordentliche Hauptversammlung Dienstag, den 29. April 1919, ½6 Uhr abends statt.

Bei diesem Anlasse werden an die unserem Klub seit 40 bezw. 25 Jahren ununterbrochen angehörenden Mitglieder die bezüglichen Diplome verteilt.

Am Dienstag, den 1. April 1919, ½6 Uhr abends ist die Wählerversammlung, bei der das Wahlkomitee die für die Hauptversammlung aufgestellte Kandidatenliste bekannt gegeben wird.

Am selben Tage um 6 Uhr abends wird Herr Dr. Arnold Madlè von Lenzbrugg über ‚Ausblicke in Deutschösterreichs Verwaltung' sprechen.

Falls zu diesen geschäftlichen Mitteilungen niemand der verehrten Anwesenden das Wort wünscht, bitte ich den Herrn Oberst von Meister, seine interessanten Ausführungen fortsetzen zu wollen*)."

Bericht über die Klubversammlung am 8. April 1919.

Exzellenz Dr. von Wittek begrüßte die erschienenen Damen und Herren auf das herzlichste und machte folgende geschäftliche Mitteilungen:

„Am 15. April wird Herr Dr. Hans Baron Jaden einen Lichtbildervortrag über ‚Island' abhalten und damit die heurige Vortragssaison beschließen.

Die diesjährige Hauptversammlung findet wie bereits veröffentlicht Dienstag, den 29. April, um ½6 Uhr abends statt. Vor derselben werden an jene Mitglieder, welche dem Klub durch 40 bezw. 25 Jahre ununterbrochen angehören, die Diplome, an letztere auch die silbernen Ehrenzeichen überreicht werden.

Heute haben wir abermals das Vergnügen, Herrn Oberst von Meister zu hören, der heute die Vortragsserie über ‚Unsere Eisenbahnen und Schiffahrt im Weltkriege' beenden wird. Daran schließt sich eine Diskussion an.

Im Falle zu diesen Mitteilungen niemand das Wort wünscht, bitte ich Herrn Oberst von Meister, mit der Fortsetzung seines Vortrages beginnen zu wollen*)."

Unsere Eisenbahnen und Schiffahrt im Weltkriege.

Über dieses Thema sprach Oberst von Meister auf Grund seiner eigenen Erfahrungen als ehemaliger Chef der Feldtransportleitung bei der Isonzoarmee und gestützt auf seine Forschungen als Vorstand der verkehrsgeschichtlichen Abteilung des Kriegsarchivs in einem vom Klub der österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten am 11. März, 18. März und 8. April d. J. veranstalteten Vortragszyklus.

Der Redner charakterisierte zunächst mit einigen markanten Strichen die Aufgabe der Eisenbahn im vergangenen Weltkriege, welche — wie zum Teile auch die Schiffahrt — nicht nur ein unentbehrliches Kriegsmittel für den Aufmarsch und Nachschub gewesen ist, sondern sich wider Erwarten zu einem operativen Kampfapparat ausgestaltet hat, der Reserven hinter den Riesenfronten verschob, wankende Schlachtlinien zum Stehen brachte, Lücken in den Kampflinien ausfüllte, Armeekörper, ja ganze Armeen mit Windeseile von einer Front zur anderen, von einem Kriegsschauplatz auf den anderen warf, und so unsere numerisch schwachen Kräfte verdoppelte, verdreifachte.

Sodann wurde der Wert und die Notwendigkeit der militärischen Einflußnahme auf den Eisenbahn- und Schiffahrtskriegsverkehr, also das Wesen, die Bedeutung und der Wirkungskreis des Chefs des Feldeisenbahnwesens, der Zentraltransportleitung und der sonstigen Militäreisenbahn- und Schiffahrtsbehörden besprochen, bezw. begründet. Der Redner überging sodann zur Schilderung der im Jahre 1914 zu Beginn des Krieges durchgeführten Aufmarschbewegungen, zuerst auf den serbisch-montenegrinischen, sodann sieben Tage später auf den russischen Kriegsschauplatz, welch erstere Bewegung auf vier Aufmarschlinien in der Zeit vom 26. Juli bis 15. August 2064 hundertachsige Züge, also eine Tagesdurchschnittsleistung von 60 bis 70 Züge in Anspruch nahm, während für die letztere, den russischen Aufmarsch, sieben Linien, nämlich die Nordbahn, die Waagtalbahn die Duklabahn und die vier durch das karpathische Waldgebirge führenden Bahnen mit einer täglichen Gesamtleistungsfähigkeit von 180 hundertachsigen Zügen (zu 50 Waggons) zur Verfügung standen. Auf diesen sieben Linien rollten in der Zeit vom 3. August bis 31. August 3998 hundertachsige Züge (Tagesdurchnitt 120, Maximum 180) mit 1,220.000 Mann, 157.000 Pferde, 48.000 Fuhrwerken und Geschützen, 82.000 t Güter, wozu ein Fahrpark von 173.400 Wagen und 6722 Lokomotiven benötigt wurde; zur Deckung dieses Bedarfes war ein buchmäßiger Stand des gesamten rollenden Materials der ehemaligen Monarchie von 298.506 Wagen und 12.550 Lokomotiven zur Verfügung, der sich im Kriege durch Nachschaffungen auf 372.800 Wagen und 14.787 Lokomotiven erhöht hatte, wovon jedoch die Verlustziffern von 30.717 Wagen und 253 Lokomotiven und ein jeweiliger Reparatursstand von 25 bis 30% in Abzug zu bringen sind.

Es folgte hierauf die Erörterung aller den Aufmarsch beeinflussenden Verkehrsfragen, insbesondere wurden die Vor- und Nachteile der vielfach umstrittenen Kriegsfahrordnung beleuchtet, welche trotz mancher ihr anhaftenden Mängel immerhin die Grundlage des im allgemeinen klaglos und instradierungsmäßig verlaufenen Aufmarsches gewesen ist.

Einer eingehenden Untersuchung wurde die Regelung des Einklanges zwischen dem serbischen Aufmarsche und dem nicht vorhergesehenen, sieben Tage später einsetzenden russischen Aufmarsche unterzogen, welche das Resultat lieferte, daß die einzig richtige Lösung des Problems des Parallellaufens beider Aufmärsche nur in der vom Chef des Feldeisenbahnwesens ergriffenen Maßregel bestand, den serbischen Aufmarsch trotz des Beginnes des russischen nach Süden auslaufen zu lassen und erst dann die für den Kampf gegen Rußland bestimmten Streitkräfte der Südarmee nach Norden zu ziehen.

Der Vortragende entwarf sodann im Zusammenhange mit den flüchtig angedeuteten Kampfereignissen ein lebendiges, farbenreiches Bild der nach beendetem Aufmarsch beginnenden operativen Tätigkeit der Eisenbahn, welche diesem Verkehrsmittel das Gepräge eines operativen Kampfapparates gaben, und demonstrierte diese Art der Verwendung an Hand zahlreicher Beispiele großer, oft mehr als 150 Züge beanspruchender Transportbewegungen.

Hieran schloß sich eine Besprechung des sonstigen durch die Erhaltung der Schlagfertigkeit der Armeen bedingten Kriegsverkehrs, z. B. der großen Masse von Verpflegs-, Munitions-, Verwundeten-, Kriegsgefangenen-, Ersatzformationstransporte, und endlich des durch die lange Dauer des Krieges und die Notwendigkeit des Durchhaltens sich stets steigernden Zivil- und Wirtschaftsverkehrs.

Die Eisenbahnbautätigkeit während des Krieges, welche gleichfalls eine eingehende, durch eine Serie wohlgelungener Lichtbilder unterstützte Würdigung fand, erstreckte sich — den Ausführungen des Redners zufolge — sowohl im Hinterlande als auch im Kriegsgebiete auf den Neubau von Vollbahnen oft mit zahlreichen Objekten, auf die Wiederherstellung zerstörter Bahnen, auf die Neuanlage von Aufstellbahnhöfen, von Rangieranlagen, auf die Ausgestaltung bestehender Einrichtungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sowie auf den durch die stets sich steigernde Abnutzung besonders erschwerten Bahnerhaltungsdienst. An all diesen umfangreichen Arbeiten hatten nicht nur die zivilen Eisenbahnverwaltungen und deren Arbeitskräfte, sondern auch die Eisenbahntruppe einen hervorragenden Anteil.

Im Feindeslande konnte der Betrieb der neubesetzten und wiederhergestellten Bahnen nicht mehr durch den staatlichen und privaten Eisenbahndienst besorgt werden, sondern es mußte dort eine neue Institution — die sogenannte Heeresbahn — geschaffen werden. Die unter militärischem Kommando stehenden Behörden und das gesamte Personal dieser Heeresbahn setzte sich aus Eisenbahnbeamten und sonstigen Bediensteten der Staats- und Privatbahnen zusammen, die zur aktiven Militärdienstleistung einberufen wurden, ihren militärischen Dienst jedoch im Eisenbahnbetrieb versahen; entsprechend unseren Kriegsschauplätze hatten wir eine Heeresbahn „Nord" in Russisch-Polen, eine Heeresbahn „Süd" in Serbien, eine Heeresbahn „Südwest" in Italien und eine Heeresbahn „Südost" im westlichen Rumänien. Nach dem Urteil aller maßgebenden Fachkreise wird der Betrieb der Heeresbahn sowie die ganze Institution als mustergültig bezeichnet.

Auch dem Schiffahrtswesen, welches übrigens schon fallweise vorher gemeinsam mit der Tätigkeit der Eisenbahn besprochen worden war, widmete der Redner noch einen besonderen Abschnitt seines Vortrages, um zu zeigen, welch hohe Wichtigkeit auch diesem Verkehrsmittel zukam und wie bedeutende dessen Leistungen gewesen sind.

Die Flußschiffahrt auf der Donau und Save erwies sich als eine wirksame und unentbehrliche Unterstützung der Eisenbahn besonders im Hinblick auf die stets abnehmende Leistungsfähigkeit der letzteren, während die Seetransporte auf der Adria die Lebensader für die Operationen in Dalmatien, Montenegro und Albanien bildeten.

*) Der Bericht über diesen, in Fortsetzungen an einer Reihe von Abenden stattgehabten Vortrag folgt in einem besonderen Abschnitte.

Digitized by Google

Nachdem der Redner noch über den Wirtschaftsverkehr im Rahmen des Eisenbahnkriegsverkehrs, dann über die Ursachen der durch die lange Dauer des Krieges stets wachsenden Verkehrsschwierigkeiten, endlich über den Abtransport der beim Umsturz von allen Fronten in voller Auflösung zurückflutenden Streitkräfte mehrere interessante Mitteilungen gemacht und Aufschlüsse gegeben hatte, stellte er als Resumé seiner Untersuchungen fest, daß die Eisenbahn und Schiffahrt im vergangenen Kriege trotz aller erdenklichen Hindernisse, Schwierigkeiten und Schäden dank ihrer musterhaften Ausgestaltung und der pflichtgetreuen Arbeit ihres Personals sich auf allen Gebieten ihres Wirkens glänzend bewährt hat, und zitierte als Leitmotiv für die von der Eisenbahn beim Wiederaufbau künftig zu betretenden Wege das Dichterwort F. W. Webers aus seiner berühmten Eisenbahnphantasie, welches besagt, daß die Eisenbahn

„... hastig ein metallnes Netz um die erschrockene Erde spannt",
„Und Städte schmiedet Tor an Tor, und Länder kettet Strand an Strand."

Die Zuhörerschaft — meist Klubmitglieder und Offiziere — wir nennen nur den Klubpräsidenten Minister a. D. Dr. Ritter von Wittek, Minister a. D. Baron Auffenberg, den Direktor des Kriegsarchivs FMLt. Ritter von Hoen, Staatsbahndirektor Hofrat Schmitz — verfolgte mit größtem Interesse und Aufmerksamkeit die Ausführungen des Redners, der den ungemein umfangreichen und weitverzweigten Stoff in dem zeitlich engumgrenzten Rahmen in wohlgeordneter Gliederung zu vereinigen verstand und seine Worte durch zahlreiche Skizzen, Tabellen und Diagramme illustrierte.

Reicher Beifall und anerkennende Worte Dr. R. von Witteks und des Vizepräsidenten Oberstaatsbahnrat Dr. Hauler lohnten den Redner für seine mühevolle, jahrelange Vorbereitung erfordernde Arbeit.

An den Vortrag schloß sich eine Diskussion, an welcher sich Dr. Hauler und der Stellvertreter des Chefs des Feldeisenbahnwesens Oberst des Generalstabes Ratzenhofer beteiligten. Wegen der zahlreichen Anmeldungen zu dieser Diskussion mußte ein weiterer Diskussionsabend auf Mittwoch, den 23. April, um ½6 Uhr abends, in den Klubräumen angesetzt werden.

Die hervorragend bewunderungswürdigen Leistungen der Eisenbahnen und Schiffahrt im Weltkriege würden es verdienen, daß der Inhalt dieses belehrenden Vortrages in Buchform der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werde, und auf diese Weise die Geschichte der Eisenbahnen und Schiffahrt im Weltkriege, die ohnehin kaum an anderer Stelle eine entsprechende Würdigung finden dürfte, der Nachwelt erhalten bleiben würde.

Ing. Taussig.
Schriftführer:

Stammsitze für Burg- und Operntheater. Die in Nr. 4 vom 1. April l. J. verlautbarte Neuordnung der Bestellung auf Stammsitze für Burg- und Operntheater hatte die unvorhergesehene Folge, daß von einzelnen Klubmitgliedern diese Stammsitze für eine ganze Reihe von Vorstellungen bestellt wurden. Durch diese Voranmeldungen — und es sei ausdrücklich bemerkt, daß die betreffenden Klubmitglieder nur von dem ihnen eingeräumten Rechte Gebrauch gemacht haben — ist die Inanspruchnahme der Begünstigung entgegen der Absicht der Klubleitung nur wenigen Klubmitgliedern möglich geworden. Um diesem Übelstande zu steuern, wird auf Grund des Beschlusses des Ausschußrates in der Sitzung vom 16. April l. J. in Abänderung der in der obenangeführten Neuordnung enthaltenen Bestimmungen die Einführung getroffen, daß vom 1. Mai l. J. an die Stammsitze für das Burg- oder das Operntheater im Kalendermonate von einem Klubmitgliede nur einmal in Anspruch genommen werden dürfen.

Jenen Klubmitgliedern, die bereits jetzt in mehreren Fällen für die Stammsitze Vormerkungen veranlaßten, bleibt die dem Datum nach erste Bestellung im Burg- oder Operntheater gewahrt, wogegen die übrigen Bestellungen als verfallen erklärt und die eingezahlten Beträge im Klubsekretariate rückerstattet werden.

Die hiedurch freigewordenen Stammsitze können unter den in Nr. 4 verlautbarten hiemit eingeschränkten Bedingungen von anderen Klubmitgliedern in Anspruch genommen werden.

Das Benefizienkomitee.

Reichswirtschaftsbund der Festangestellten. Warenabteilung, reg. Gen. m. b. H. Vor kurzem wurde die Filiale XVIII, Kutschkergasse 9 eröffnet und werden jene Mitglieder, welche dieser Filiale näher wohnen, ersucht, ihre Einkäufe von nun an dort zu besorgen. Gleichzeitig werden die Mitglieder darauf aufmerksam gemacht, daß infolge der Einführung des Achtstundentages die Filialen nur mehr bis 6 Uhr geöffnet sind. Die Verkaufsstunden sind nunmehr von ½8 bis 12 und von ½3 bis 6 Uhr.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güterannahme im Verkehre zwischen den Stationen Regensburg, Passau, Linz und Wien untereinander.

Am 15. April 1919 wird die Güterannahme für den Verkehr zwischen den Stationen Regensburg, Passau, Linz und Wien untereinander wieder eröffnet. Die Abwicklung der Transporte hängt von der Gestaltung der jeweiligen allgemeinen Verhältnisse sowie insbesondere auch von der Anlieferung der benötigten Betriebskohle ab.

Wien, am 10. April 1919.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil II vom 1. April 1918, Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) vom 1. Mai 1918 und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz) vom 1. Juni 1918. Erhöhung der Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1919 werden die in den Abschnitten II, III (*A—F* einschließlich) und IV (*A* und *B*) des Lokalgütertarifs Teil II, in den Abschnitten VI (*a—f* einschließlich) und VII (*a—f* einschließlich) des Lokalgütertarifs Teil III und in den Abschnitten *V C* und VI des Lokalgütertarifs Teil IV vorgesehenen Frachtsätze bezw. Zuschläge (Anstoßsätze) mit einem Zuschlage je in der Höhe des Frachtsatzes bezw. Anstoßsatzes angewendet.

Wien, am 10. April 1919.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif.

1. Einführung eines Nachtrages I zum Lokalgütertarif Teil I, Abteilung B.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1919 wird zum Lokalgütertarif Teil I, Abteilung B, ein Nachtrag I eingeführt, welcher Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen enthält.

Dieser Nachtrag ist durch Vermittlung der gesellschaftlichen Stationen sowie durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, zum Preise von 50 h für das Stück zu beziehen.

2. Lokalgütertarif Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz). Änderung des Wartegeldes.

Die laut des Nachtrages I zum Lokalgütertarif Teil I, Abteilung B, mit 15. April 1919 eingeführten Änderungen des Wartegeldes werden mit Wirksamkeit vom gleichen Tage auch im Lokalgütertarife Teil III und Teil IV durchgeführt.

3. Prämie für die Verwahrung der Güter.

Die laut der Kundmachung vom 30. Dezember 1918 eingeführte 1%ige Prämie vom Werte der Güter wird für nach dem 14. April 1919 zur Auflieferung kommende Güter auf 0·5% des Wertes der Güter herabgesetzt. Sie wird ohne Unterschied, ob die Güter eingelagert oder ohne vorherige Einlagerung aufgegeben werden, erhoben. Nähere Auskunft erteilen die gesellschaftliche Direktion in Wien sowie die Dienststellen.

Wien, am 10. April 1919.

D.-ö. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 170/1—IV—19. Wien, am 22. April 1919.

Betreff: Lieferungsausschreibung.

Bei der d.-ö. Staatsbahndirektion Wien gelangt die Lieferung von Glaswaren für die Zeit bis Ende Dezember 1919 für den Gesamtbedarf der d.-ö. Staatsbahnen im Anbotwege zur Vergebung.

Die näheren Bedingungen dieser Ausschreibung sind im Amtsblatte der „Wiener Zeitung" vom 26. April 1919 sowie im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" und im „Anzeiger für das öffentliche Lieferungswesen" verlautbart und bei der d.-ö. Staatsbahndirektion Wien XV/1, Mariahilferstraße 132 zu erlangen.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 6. Wien, den 1. Juni 1919. XLII. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 1 Krone.

INHALT: Die wirtschaftliche Tätigkeit der Staatsbahndirektion Linz während des Krieges. Von Dr. Wilb. Kowarz. — Verschiedenes. Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Neuordnung der d.-ö. Staatsbahnen. Staatsbeamtenspital-Eröffnung. Länge der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellten Eisenbahnstrecken. Die Schweizer Bahnen während des Krieges. Abgeordnetenversammlung des „Schweizerischen Vereines abstinenter Eisenbahner". Die Arbeitszeit bei den Verkehrsanstalten der Schweiz. Leistungen der preußischen Eisenbahnwerkstätten. — Buchanzeigen. Politische und Sprachenkarten. Die Gleichstrommaschine. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Klubleitung für das Jahr 1919/20.

Präsident:

Dr. Heinrich Wittek, k. k. Eisenbahnminister a. D.

Vizepräsidenten:

Hofrat Friedrich Csatáry;
Sektionschef Ing. Bruno Enderes;
Sektionschef Viktor Reiber.

Schriftführer:

Inspektor Ing. Maximilian Taussig;
Inspektor Dr. Ludwig Prochaska.

Kassier:

Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher.

Rechnungsführer:

Inspektor Ing. Gustav Lihotzky.

Ausschußräte:

Generalagent Oskar Bachrach;
Oberinspektor Siegfried Burger;
Staatsbahnrat Dr. Michael Epstein;
Inspektor Geza Gans;
Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Sektionschef Heinrich Hirt;
Sektionsrat Dr. Gustav Huber;
Inspektor Theodor Kövesdy;
Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen;
Generalsekretär Dr. Gustav Neumann;
Zentralinspektor Igo Poeschko;
Oberst Peter Poll;
Inspektor Athanasius Prell;
Oberrevident Josef Renn;
Ministerialrat Ing. Eduard Scheichl;
Inspektor Gustav Sellner;
Regierungsrat Franz Wimmer.

Zusammensetzung der Ausschüsse 1919/20.

1. Administrationsausschuß:

Obmann: K. k. Eisenbahnminister a. D. Dr. Heinrich Wittek;
Oberinspektor Siegfried Burger;
Hofrat Friedrich Csatáry;
Hofrat Viktor Dessoyer (kooptiert);
Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Sektionsrat Dr. Gustav Huber;
Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher;
Zentralinspektor Igo Poeschko;
Inspektor Ing. Maximilian Taussig.

2. Finanzausschuß:

Obmann: Sektionschef Viktor Reiber;
Oberinspektor Siegfried Burger;
Hofrat Friedrich Csatáry;
Inspektor Theodor Kövesdy;
Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen;
Inspektor Ing. Gustav Lihotzky;
Inspektor Athanasius Prell;
Regierungsrat Franz Wimmer.

3. Zeitungsausschuß:

Obmann: Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Hofrat Friedrich Csatáry;
Sektionschef Ing. Bruno Enderes;
Inspektor Josef Fleischner (kooptiert);
Inspektor Adalbert Merta-Mährentreu (kooptiert);
Generalsekretär Dr. Alfred Neumann;
Ministerialrat Ing. Eduard Scheichl;
Inspektor Ing. Maximilian Taussig;
Staatsbahnrat Dr. Emil Weinberg (kooptiert).

4. Statutenausschuß:

Obmann: Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen;
Generalagent Oskar Bachrach;
Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Sektionschef Heinrich Hirt;
Zentralinspektor Igo Poeschko;
Inspektor Ing. Maximilian Taussig;
Regierungsrat Franz Wimmer.

5. Vortragsausschuß:

Obmann: Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler;
Hofrat Viktor Dessoyer (kooptiert);
Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher;
Inspektor Athanasius Prell;
Inspektor Ing. Maximilian Taussig.

6. Begünstigungsausschuß:

Obmann: Inspektor Ing. Maximilian Taussig;
Oberinspektor Siegfried Burger;
Staatsbahnrat Dr. Michael Epstein;
Oberrevident Josef Renn;
Inspektor Gustav Sellner.

7. Büchereiausschuß:

Obmann: Staatsbahnrat Dr. Leo Mautner (kooptiert);
Inspektor Geza Gans;
Inspektor Ing. Gustav Lihotzky;
Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher;
Oberstaatsbahnrat Leopold Unger (kooptiert).

Digitized by Google

8. Geselligkeitsausschuß:

Obmann: Oberinspektor Rudolf Mansch (kooptiert);
Oberinspektor Siegfried Burger;
Inspektor Dr. Ludwig Prochaska;
Inspektor Gustav Sellner;
Inspektor Ing. Maximilian Taussig;
Regierungsrat Franz Wimmer.

9. Ausflugsausschuß:

Obmann: Staatsbahnrat Dr. Michael Epstein;
Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen;
Bahnoberkommissär Dr. Richard Malcher;
Generalsekretär Dr. Alfred Neumann;
Zentralinspektor Igo Poeschko;
Inspektor Gustav Sellner;
Inspektor Ing. Maximilian Taussig;
Oberinspektor Felix Wilhelm (kooptiert).

10. Wirtschaftsausschuß:

Obmann: Staatsbahnrat Dr. Michael Epstein;
Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen;
Inspektor Athanasius Prell;
Sektionschef Viktor Reiber.

Die wirtschaftliche Tätigkeit der Staatsbahndirektion Linz während des Krieges.

Von Dr. Wilh. Kowarz.

Als im Sommer 1914 plötzlich der Weltkrieg ausbrach, stand es von vornherein fest, daß in erster Linie ein wirtschaftlicher Kampf entbrennen wird und unsere Feinde mit allen Mitteln trachten werden, Deutschland und Österreich auszuhungern. Wiewohl sich die Wirksamkeit der Unterbindung jeglicher Zufuhr von Lebensmitteln und Bedarfsgegenständen anfänglich wenig fühlbar machte, war die Staatsbahndirektion Linz doch gleich anfangs bemüht, alles aufzubieten, um der kommenden Not so gerüstet als möglich entgegentreten zu können. Die zu diesem Zwecke getroffenen Maßnahmen lassen sich in zwei große Gebiete scheiden: In jenes der Erzeugung und in jenes der Aufbringung und Verteilung von Lebensmitteln und Bedarfsgegenständen.

Bezüglich der Erzeugung von Lebensmitteln hatte die Bahnverwaltung in ihrem Bereiche bereits sehr entwicklungsfähige Ansätze vom Frieden her. Die einsam gelegenen Häuser der Bahnwärter erforderten schon seit jeher eine gewisse wirtschaftliche Selbständigstellung der Bewohner, weil weit und breit keine Gelegenheit war, Lebensmittel und Bedarfsgegenstände zu beschaffen. Infolgedessen wurden gleich beim Bahnbau bei diesen Wärterhäusern kleine Grundstücke miteingelöst und den Bahnwärtern zur Bewirtschaftung übergeben. Aus diesen Anfängen heraus hat sich bei der Bahnverwaltung großes Verständnis für die Kleingartenwirtschaft gebildet, die nunmehr während des Krieges zur vollständigen Ausgestaltung gelangte. Nicht nur, daß alle landwirtschaftlich ausnutzbaren Grundstücke zur Erzeugung von Gemüse und Lebensmitteln herangezogen wurden, kaufte die Staatsbahnverwaltung auch neue Grundflächen nur für wirtschaftliche Zwecke an und teilte sie unter die Bediensteten zur Eigenwirtschaft auf. Welchen Aufschwung diese landwirtschaftliche Tätigkeit genommen hat, wolle aus unten stehenden Zahlen entnommen werden.

Dabei wurden weder Kosten noch Arbeit gescheut, um bisher brachgelegene, nicht verwertete Gründe der Bewirtschaftung zugänglich zu machen. So wurden in den höchstgelegenen Gebieten des Koppentales die kahlen Schotter- und Berghänge mit ausgehobener Torferde, die mit frischer Kohlenlösche vermengt wurde, bedeckt, und in diesem neugeschaffenen Erdreich wurden mit gutem Erfolg Kartoffel gebaut.

Weiter wurde bei Mining eine ausgebeutete Schottergrube von bedeutender Ausdehnung (11.500 m²) zum Gemüsebau herangezogen, und zwar derart, daß im ersten Jahre durch Beimengung von Lösche und Humusabfällen ein ertragreicher Boden vorbereitet wurde. Im zweiten Jahre wurde dann ein Teil bereits durch Zuführung von reichlichen Düngermengen zum feldartigen Gemüsebau hergerichtet. Allerdings läßt es sich nicht leugnen, daß in den ersten Jahren die erzielten Gemüse noch schwach und wenig entwickelt waren, aber im letzten Jahre konnte man bereits einen wesentlichen Fortschritt feststellen. Eine Grundfläche, die bisher nicht nur zwecklos und ohne Erträgnis brach gelegen ist sondern auch die Gegend verunstaltete, ist in einen blühenden, erträgnisreichen Gemüsegarten verwandelt und dadurch einer großen Zahl von Bediensteten eine wesentliche Erleichterung in der Lebensmittelbeschaffung ermöglicht worden.

Der restlosen Heranziehung der Eisenbahngründe zum Gemüsebau wurde jedoch durch die Kleintierwirtschaft Einhalt geboten, denn es war im wesentlichen Interesse der Bediensteten, auch die zur Erzeugung von Futter notwendigen Wiesenflächen beizubehalten, um bei den hohen Futterpreisen den Ankauf von Futtermitteln tunlichst zu vermeiden.

Trotz der verhältnismäßig geringen Erfahrung, die den Bediensteten im Gemüsebau eigen war, erfreuten sich die Gemüseanlagen der Eisenbahner bald der allgemeinen Anerkennung und Wertschätzung. Auch die Wirtschaftlichkeit wurde im zweiten und noch mehr in den folgenden Kriegsjahren dadurch gehoben, daß vielfach die teure Saatgutbeschaffung überflüssig wurde, weil die meisten Gärtner sich den Samen selbst zogen. Allerdings hat es die große Lebensmittelnot mit sich gebracht, daß in erster Linie Kartoffeln gepflanzt wurden, weil hiedurch in ausgiebigster Weise dem dringendsten Bedürfnisse Rechnung getragen wurde. Doch haben sich immerhin die meisten eingehendst mit dem Gemüsebau beschäftigt und sich teilweise sogar auf ganz besondere Gebiete geworfen. So kam es vor, daß Bedienstete auf dem ihnen zur Verfügung stehenden Grund ausschließlich Rettig, in allen Arten, andere vielerlei Spinatsorten bauten, um auf diese Weise die besten Sorten ausfindig zu machen, die dann bald in den meisten Gärten Verbreitung fanden. Auch feineren Gemüsen, wie Paradeisern, Karfiol u. dgl., wurde Beachtung geschenkt, und es dürfte bei Abnahme der Lebensmittelnot

	Stations- und Kleingärten in m²			Äcker in m²		Wiese in m²		Anzahl der Gärten	Anzahl der Pächter
	bahneigen	gekauft	gepachtet	bahneigen	gepachtet	bahneigen	gepachtet		
Bis Ende 1914	140.758	—	—	304.744	—	8.020	205	1.225	1.982
Bis Ende 1917	317.782	10.970	42.368	914.540	4.504	8.109	390	3.431	3.446
Voranschlag 1918..	23.625	34.500	47.850	29.819	600	11.500	—	215	200
Bestand 1919	341.407	45.470	90.218	944.359	5.104	19.609	390	3.646	4.646

Digitized by Google

gerade diesen Gemüsearten, und insbesondere dem Spargelbau, der Vorzug gegeben werden.

Wie glücklich aber der Griff der Bahnverwaltung war, den Bediensteten Grund und Boden zur Verfügung zu stellen, wurde am besten dadurch erhärtet, daß die Zahl der Kleingärtner stetig wuchs und noch lange nicht den Höhepunkt erreicht hat, und daß jeder nur ungern von der Scholle scheidet, wenn ihn der Zwang der Verhältnisse, z. B. durch Versetzung oder durch anderweitige Inanspruchnahme dieses Grundes, davon trennt.

Gerade letzterer Fall traf deshalb häufig ein, weil auch solche für den Bahnhofumbau bestimmte Gründe während der Kriegszeit dem Gemüsebau zugeführt wurden und dann bei fortschreitendem Bau plötzlich geräumt werden mußten. Sobald im Handel wieder mehr Freiheit Platz greifen wird, dürften sich die bisher schwer zu lösenden Fragen bezüglich der Bewässerung und Abzäunung glatt erledigen und die Zukunft der Kleingärten erscheint für lange Zeit hin vollständig gesichert.

Freilich muß es nach wie vor das Ziel aller Bestrebungen bleiben, nicht nur kleine Pachtgründe den Bediensteten zu überlassen, sondern ihnen auch Gelegenheit zu geben, sich ein eigenes Heim auf eigenem Grund zu bauen. Die Kleinbauten, wie sie vielfach bereits vor dem Kriege eingesetzt haben, werden durch die große Wohnungsnot, die in allen größeren Städten herrscht, ganz besonders gefördert. Und gerade diese Kleinbauten sind der einzige Weg und das wirksamste Mittel, die Unzufriedenheit in den breiten Schichten der Bevölkerung zu bekämpfen und dadurch die Beschäftigung auf eigenem Grund und Boden und die Liebe zum eigenen Heim und den bei uns leider verlorenen Gedanken der Vaterlandsliebe und Staatszugehörigkeit wieder aufzurichten und zu stärken. Staat, Land und Gemeinde haben ein ganz wesentliches Interesse daran, diese Unternehmungen mit allen Mitteln zu unterstützen, weil nur auf diese Weise den anarchistischen und bolschewistischen Bestrebungen der Nährboden entzogen wird.

Schwieriger als der Gartenbau gestalteten sich die Verhältnisse in der Kleintierzucht, wiewohl auch da die allgemeine Not das Bedürfnis nach Haltung von Kleintieren ungemein steigerte. Bot doch die Futtermittelbeschaffung geradezu unüberwindliche Schwierigkeiten. Mit der immer mehr steigenden Milchnot gewann naturgemäß die Ziegenzucht ganz besonders an Bedeutung. Die Staatsbahndirektion konnte an diesen Bestrebungen der Bediensteten selbstverständlich nicht achtlos vorübergehen und mußte sie teils durch Errichtung von Kleintierställen, durch Beihilfe bei der Futterbeschaffung und insbesondere durch Züchtung reinrassiger Tiere unterstützen.

Zu diesem Zwecke wurden zwei Ziegenfarmen errichtet, die eine in den Ennstaleralpen bei Großraming auf einer ungefähr 1200 m hohen Alm für die Züchtung der hornlosen Pinzgauerrasse. Die Ziegen kamen aus dem Salzburgischen, waren durchschnittlich einjährig und verhältnismäßig schwach entwickelt. Die starke, rauhe Gebirgsluft schien ihnen anfangs wenig zu behagen, aber schon im zweiten Jahr entwickelten sich diese Ziegen in geradezu erstaunlicher Weise. Wie die Hirschkälber an Größe und Stärke, mieden sie gar bald die engen Stallungen und zogen es vor, auf den hohen Matten und Hängen des prächtigen Gebirgszuges im Freien zu weiden. Hiedurch wurden sie auch gesundheitlich bedeutend gekräftigt und widerstandsfähiger, wenngleich die starke Bewegung einer reichlichen Milchlieferung hinderlich zu sein scheint. Die prächtigen üppigen Alpenwiesen bieten nicht nur im Sommer ein unvergleichlich gutes Futter sondern ergeben auch für den Winter ein kräftiges, duftendes Heu. Die auf dieser Ziegenfarm gewonnene Milch wird in abgekochtem Zustande nach Linz gebracht und dort insbesondere an schwache und kranke Kinder abgegeben. Anfänglich zeigte sich die allgemein verbreitete Abneigung gegen die Ziegenmilch. Sobald aber die Abnehmer merkten, daß, wie es ja bei Reinhaltung des Stalles und der Tiere selbstverständlich ist, die Milch nicht nur nahrhaft und wohlschmeckend sondern auch vollständig geruchlos ist, wurden die Käufer immer zahlreicher.

In den milderen Mittelgebirgslagen bei Lambach wird die Sahnenziege gezüchtet. Sie ist mehr Stallziege und entfernt sich weniger von den Wohngebäuden. Dagegen ist sie bedeutend ergiebiger an Milch und von diesem Standpunkt aus jedenfalls gegenüber der Pinzgauerziege wertvoller.

War während der Kriegszeit in erster Linie die Milchgewinnung ausschlaggebend für diese Ziegenzucht, so soll nunmehr für die Haltung reinrassiger Ziegen Sorge getragen werden und die sprichwörtliche „Kuh des Eisenbahners" vorbildlich auch für die Ziegenzucht bei der übrigen Bevölkerung wirken.

In Oberösterreich war seit jeher unter den Eisenbahnbediensteten die Bienenzucht besonders verbreitet. Das wellige, wiesenreiche Mittelgebirgsland mit seinem ungeheuren Blütenreichtum bot besonders im Kremstal der Bienenzucht den günstigsten Boden. Durch die Preistreibereien im Kriege wurde plötzlich die Bienenzucht eine ganz bedeutende Erwerbsquelle; stieg doch der Preis eines Kilogramms Honig von K 1·50 auf K 22 laut amtlich festgesetzter Höchstpreise, während im Schleichhandel bis zu K 50 bezahlt werden. Auch die Bienenzucht wird durch die Staatsbahndirektion Linz seit jeher gefördert: durch Abgabe von Altholz und Glas zur Errichtung der Stöcke, durch Beihilfe bei der Zuckerbeschaffung u. dgl. m. Während der Kriegszeit aber erstanden der Bienenzucht ganz besondere Schwierigkeiten, teils durch die Ungunst der Witterung, teils durch die Unmöglichkeit der Zuckerbeschaffung für die Winterfütterung und nicht in letzter Linie durch rücksichtslose Plünderung durch gewissenloses Gesindel.

Einen geradezu ungeahnten Aufschwung nahm unter den Bediensteten die Schweinezucht. Trotz der Schwierigkeit der Futterbeschaffung trachtete doch die Mehrzahl der im Lande wohnenden Bediensteten die Möglichkeit zu erlangen, ein Schwein zu füttern, und die Staatsbahndirektion förderte auch in dieser Beziehung die wirtschaftlichen Bestrebungen der Bediensteten soviel als möglich. Insbesondere geschah dies durch Erbauung geeigneter Ställe. Bei all diesen wirtschaftlichen Bestrebungen vollzog sich nun insofern eine Wandlung, als nicht nur die Bahnwärter, die bislang eine Sonderstellung in dieser Beziehung genossen sondern überhaupt alle Bediensteten, wenn der Aufenthaltsort es halbwegs gestattet, die wirtschaftliche Tätigkeit aufzunehmen suchen; so waren insbesondere die Staatsbahnbediensteten bestrebt, auch für ihre Person Wirtschaftsnebengebäude zu erhalten, um auf diese Weise ihren Lebensunterhalt zu verbessern. Es läßt sich nicht leugnen, daß diese Bestrebungen vollauf gerechtfertigt sind und von jeder Verwaltung deshalb begrüßt werden können, weil sie die freien Stunden der Bediensteten mit einer auch der Allgemeinheit zugute kommenden nützlichen Beschäftigung ausfüllen, dem verderblichen Müssiggang steuern und die wirtschaftlichen Verhältnisse der Bediensteten wesentlich bessern.

Verhältnismäßig schlecht schnitt die Schaf- und Geflügelzucht ab; erstere wegen des Mangels an ausgedehnten Weiden, die in Oberösterreich in den Niederungen

Digitized by Google

für die Schafzucht viel zu üppig und reich sind, während die hohen Gebirgsketten meistens dem Großgrundbesitz gehören und weil die Schafzucht überhaupt einen Gewinn erst dann abzuwerfen vermag, wenn sie im großen betrieben wird. Dazu kam der Zwang der Wollablieferung, der gleichfalls jeden Anreiz für die Schafzucht nahm. Der Geflügelzucht war besonders der gänzliche Kornfuttermangel hinderlich. Sobald jedoch die Verhältnisse in dieser Beziehung besser werden, wird gerade im Zusammenhang mit der Kleingartenwirtschaft der Geflügelzucht ein großes Augenmerk zuzuwenden sein.

Die Kaninchenzucht hatte sich bereits im Frieden bei einzelnen Bediensteten gut eingeführt und wurde auch im Krieg gepflegt und fand eine verhältnismäßig große Vermehrung. Die Krankheitsgefahr jedoch und die Schwierigkeiten der Futterbeschaffung ließen die Kaninchenzucht in Oberösterreich nicht so recht heimisch werden.

Auch mit der Fischzucht hat sich die Staatsbahndirektion insofern befaßt, als die zahlreichen durch den Bahnbau geschaffenen toten Fluß- und Bacharme sowie einzelne Materialgräben und kleine künstliche Teiche der Fischzucht nutzbar gemacht wurden. Eine ausgiebige und für die Verpflegung im allgemeinen in die Wagschale fallende Betätigung auf diesem Gebiete wurde jedoch dadurch vereitelt, daß der große Boriteich, der für die Züchtung von Karpfen hauptsächlich in Betracht kam, dem tschechoslowakischen Staat übergeben werden mußte und so der Tätigkeit der Staatsbahndirektion entzogen wurde. Die Ausnutzung derartiger Flußteile und Teiche für die Fischzuchtzwecke ist jedoch ungemein empfehlenswert, wenngleich es sich nicht leugnen läßt, daß die Beaufsichtigung ungemein erschwert und die Gelegenheit zum Fischraub eine sehr große ist. Es hängt daher von den örtlichen Verhältnissen ab, ob die Bahnverwaltung zu einer derartigen wirtschaftlichen Ausnutzung schreitet oder die betreffenden Flächen zur Grasnutzung oder anderweitig ausnutzt.

Wenn auch die Kleingartenwirtschaft und die Kleintierzucht bei der Staatsbahnverwaltung über die Anfänge noch nicht hinausgekommen sind und im Rahmen der Gesamtwirtschaft nur einen bescheidenen Raum einnehmen, so haben sie doch während des Krieges ganz merklich den allgemeinen Markt entlastet und den Bediensteten einer der wichtigsten Unternehmungen Lebensmittelzubußen verschafft, die ihnen die Lebensführung bedeutend erleichterten.

Gerade weil für die militärische und wirtschaftliche Tätigkeit des Staates die Eisenbahn von ausschlaggebender Bedeutung war, mußte alles daran gesetzt werden, um den Betrieb der Eisenbahn vor unliebsamen Störungen zu bewahren. Diese Störungen drohten insbesondere durch Ernährungsschwierigkeiten bei den Bediensteten einzutreten, und es war daher eine Hauptsorge der Verwaltung, die Nahrungsmittel gerade für die Eisenbahner in erster Linie immer rechtzeitig sicherzustellen. Wie weit die Aushungerung der Mittelmächte den Feinden gelingen würde, ließ sich ja ursprünglich nicht feststellen, jedenfalls mußte man mit der Möglichkeit des Gelingens rechnen. Die Eisenbahner konnten aber bei der Lebensmittelbeteilung nur dann besonders berücksichtigt werden, wenn sie aus der allgemeinen Lebensmittelversorgung ausgenommen und getrennt verpflegt wurden. Man prägte das Wort von der „bevorzugten Versorgung" der Eisenbahner und dachte in äußerster Folge sogar daran, daß bei Lebensmittelknappheit die Eisenbahner eine Kürzung in letzter Linie erfahren sollten, denn man schloß, wenn der Verkehr stocke, dann ist an eine Aufbringung und Verteilung der Lebensmittel überhaupt nicht zu denken. So wurde dann im Jahre 1916 die besonders schwierige Aufgabe vollzogen und die Eisenbahner aus der allgemeinen Versorgung herausgenommen.

Anfangs begründete man diese Maßnahmen der Bevölkerung gegenüber auch damit, daß die Wohnungen der Eisenbahner oft weit von den Gemeinden entfernt liegen und es daher den Bahnbediensteten überaus schwer fällt, sich zu bestimmten Stunden bei den ihnen bezeichneten Fassungsstellen einzufinden, um die Lebensmittel in Empfang zu nehmen. Es ereignete sich eben sehr häufig, daß die Bediensteten oder ihre Angehörigen nicht rechtzeitig von der Ausgabestunde in Kenntnis gesetzt wurden und wenn sie die Lebensmittel abholen wollten, diese bereits verausgabt waren. Aus allen den Gründen mußte die Staatsbahndirektion neben der schwierigen Betriebsführung auch noch die Verpflegung der Bediensteten in Eigenwirtschaft übernehmen. Dies ließ sich um so umständlicher an, als die Staatsbahnverwaltung keineswegs mit der politischen Kronlandsverwaltung zusammenfällt, sondern zum Beispiel die Staatsbahndirektion Linz ihre Tätigkeit auf fünf Kronländer, Oberösterreich, Niederösterreich, Böhmen, Salzburg und Steiermark, erstreckte und die Vorschriften über Lebensmittelaufbringung und Verteilung in jedem Kronland verschieden waren. Es wurden zunächst Mehl und Brot als staatlich bewirtschaftete Lebensmittel erklärt, denen später Zucker, Kaffee und Marmelade angegliedert wurden.

Wenn man bedenkt, daß für die Staatsbahndirektion Linz zum Beispiel in Oberösterreich allein rund 43.000 Menschen hinsichtlich dieser Verpflegung in Betracht kommen, so kann man ermessen, welch schwierige Aufgabe der Verwaltung daraus erwuchs, daß sie einen ihr vollkommen fernliegenden Geschäftszweig übernehmen mußte, ohne über die erforderlichen Erfahrungen und die notwendigen Einrichtungen zur Bewältigung desselben zu verfügen. Vom Frieden her war die einzige kaufmännische Einrichtung in dieser Beziehung das Lebensmittelmagazin für die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen in Linz, dem lange nicht alle Bahnbediensteten als Mitglieder angehörten, sondern höchstens 5000. Weder die baulichen Einrichtungen, insbesondere bezüglich der Lagerräume, noch die erforderliche Anzahl der kaufmännisch ausgebildeten Bediensteten waren vorhanden, um das ungeheuer anwachsende Geschäft zu bewältigen. Welchen Aufschwung es genommen hat, möge daraus entnommen werden, daß im Jahre 1916 der Geschäftsumsatz K 1,663.334, im Jahre 1918 dagegen K 7,340.859 betrug.

Die staatlich bewirtschafteten Lebensmittel wurden von den Zentralstellen aufgebracht und dem Lebensmittelmagazin zugewiesen. Das Lebensmittelmagazin wäre selbstverständlich nicht in der Lage gewesen, von Linz aus und allein die Veräußerung an alle Bediensteten im ganzen Direktionsbezirke durchzuführen, weshalb eine eigene Einteilung vorgenommen werden mußte. Zu diesem Zwecke wurde in jeder Bezirkshauptmannschaft eine Hauptverteilungsstelle gegründet, die ihrerseits wieder an die einzelnen Stationen, die als Abgabestellen tätig sind, die Waren abgeben. Die Eigenheit des Eisenbahnnetzes brachte es wieder mit sich, daß auch in dieser Beziehung die Grenzen der Bezirkshauptmannschaft mit dem Wirkungskreise der Hauptverteilungsstellen nicht zusammenfallen.

So hat die Staatsbahnverwaltung eine Reihe von wirtschaftlichen Aufgaben übernommen, die man im Frieden niemals der Bahnverwaltung zugemutet hätte und für die auch selbstverständlich besondere Verwaltungsstellen geschaffen werden mußten. Man schritt bei den Staatsbahndirektionen an die Gründung eigener Wirtschaftsgruppen,

Digitized by Google

von denen auch die gesamte wirtschaftliche Tätigkeit geleitet und überwacht wird, und beim Eisenbahnministerium mußte eine Hauptwirtschaftsstelle ins Leben gerufen werden, um die Waren gemeinschaftlich zu beschaffen und auf die einzelnen Direktionen zu verteilen.

So einfach und klar dieser Wirtschaftsplan erscheint, so überaus schwer hat er sich im einzelnen ausgebildet. Denn es war selbstverständlich, daß alle Greisler und Kaufleute der Gemeinden bei der ungeheuren Knappheit aller Lebensmittel und Bedarfsgegenstände sehr gerne bereit waren, die Eisenbahner aus dem Kreise der zu Versorgenden auszuscheiden und ihnen auch den Verkauf aller jener Gegenstände zu verwehren, die noch immer dem freien Handel vorbehalten blieben. So kam es, daß die Bediensteten keinen Kaffeersatz, keine Zündhölzchen, keinen Spiritus, keine Kerzen u. dgl. mehr zu kaufen erhielten und daß es nun der besonderen Tätigkeit der Wirtschaftsgruppe und des Lebensmittelmagazins überlassen blieb, diese Waren unter den schwierigsten Verhältnissen selbst zu beschaffen. Dadurch aber, daß diese Waren in bedeutend verringertem Maße erzeugt wurden und die Fabriken die Aufteilung nach einem Schlüssel, der auf Grund des Friedensbedarfes erstellt wurde, vornahmen, hatte die Staatsbahnverwaltung große Schwierigkeiten zu überwinden, um den gerechtfertigten Ansprüchen der Bediensteten nur einigermaßen nachzukommen.

In der Zwischenzeit wurden aber auch die Bekleidungsstücke, insbesondere Schuhe, Wäsche, ungemein knapp, und es war daher die Regierung daran gegangen, auch für diese Warenbeschaffung und Verteilung Zentralen einzusetzen. Da insbesondere mit Kleidern und Schuhen die Bahnbediensteten beteilt werden mußten und die Preise eine derartige Höhe annahmen, daß die ausbezahlten Löhne eine Selbstbeschaffung dieser Waren im freien Handel untunlich erscheinen ließen, so errichtete die Staatsbahndirektion eine eigene Schusterwerkstätte, die von der Lederzentrale unmittelbar beliefert wurde. In dieser Schusterwerkstätte wurden im Laufe des Jahres 1915 1742, 1916 3537 und 1917 4336 Paar Schuhe ausgebessert.

Die Stoffe zur Herstellung der Beamtenuniformen und der Zivilanzüge wurden gleichfalls im Wege der Wirtschaftsgruppe an die Bediensteten veräußert.

Mit dem Ende des Krieges und der allgemeinen Abrüstung erwuchsen der wirtschaftlichen Tätigkeit der Staatsbahnverwaltung abermals neue und schwierige Aufgaben; galt es doch aus den ungezählte Millionen werten Militärgütern soviel als möglich für die Staatsbahnverwaltung sicherzustellen, nicht nur um alles zu erretten, was für den Bau und Betrieb der Bahnen erforderlich ist, sondern um auch tunlichst viel Bedarfsgegenstände zu beschaffen, um sie den Bediensteten zugänglich zu machen, die nunmehr bereits vollständig erschöpft und aller Vorräte bar waren. Schon vom gesundheitlichen Standpunkt aus hatte die Bahnverwaltung das größte Interesse daran, den Bediensteten rasch die nötigen Wäschestücke zu verschaffen, und nur allmählich kann sich die Aufmerksamkeit und Tätigkeit der Wirtschaftsgruppe auch der Befriedigung jener Bedürfnisse zuwenden, die bisher vollständig unberücksichtigt blieben, nämlich die der Angehörigen der Bediensteten, denn dadurch, daß die Absperrung durch die Feinde noch nicht aufgehoben wurde, ist in der Lebensführung der Mittelmächte nicht nur keine Erleichterung sondern im Gegenteil eine bedeutende Erschwerung seit Abschluß der kriegerischen Tätigkeit eingetreten.

Dieser kurze Überblick über die wirtschaftliche Tätigkeit der Staatsbahnverwaltung während des Krieges zeigt zur Genüge, welch große Schwierigkeiten auf diesem Gebiete zu überwinden waren.

Wenn auch die wirtschaftliche Not durch diese Maßnahmen von den Eisenbahnern nicht genommen werden konnte, so wurde doch vielfach eine Erleichterung und das eine erreicht, daß niemals eine gänzliche Stockung und ein vollständiges Versagen in der Ernährung eintrat, und auf diese Weise zwar einzelne Unruhen und allgemeine Unzufriedenheiten beschwichtigt werden mußten, aber dennoch ein Streik oder ein Aufruhr hintangehalten wurde.

Viele von den durch die Not des Krieges gebotenen Einrichtungen werden aber die Zeit wirtschaftlicher Knebelung sicher überdauern und hoffentlich als segenbringende Erinnerung an die unglückseligen Zeiten des Hungers und des Elends noch viele Jahre, wenn nicht dauernd, erhalten bleiben. Jedenfalls ist in den Eisenbahnern das Bewußtsein erstarkt, daß sie mit Rücksicht auf ihre Zahl durch wirtschaftlichen Zusammenschluß in der Lage sind, sich Erleichterungen und Vorteile zu verschaffen, die auch in Friedenszeiten nicht leichtfertig aufgegeben werden dürfen. Durch die Ausschaltung des Zwischenhandels, durch die Ausnutzung der Frachtbegünstigungen und der weitverzweigten, in die entferntesten Teile des Reiches reichende Beziehungen ist es gerade den Eisenbahnern, wie selten anderen Bediensteten, möglich, auf dem Gebiete der Wirtschaft Ersprießliches und Vorbildliches zu leisten. Durch die mäßigen Preise der Lebensmittelmagazine dürften die allgemeinen Preise gedrückt, durch die Heranziehung von Waren aus entfernten Gegenden der Wettbewerb angefeuert und so der allgemeine Handel belebt werden.

In manchen Direktionsbereichen wurden große Bäckereien gebaut und mit ganz bedeutendem Erfolg betrieben, Marmelade- und Sodafabriken erstanden, und insbesondere hat der Betrieb der Personalküchen gezeigt, daß eine vernünftige, sparsame Küchenwirtschaft in der Lage ist, sehr billig und mit großem Erfolg zu wirtschaften. Im Bereiche der Staatsbahndirektion Linz wurden 11 Personalküchen gegründet, von denen die größten in Linz in letzter Zeit einen monatlichen Umsatz von K 30.000 bis K 100.000 aufwiesen, wiewohl dabei die Preise der Speisen überaus niedrig gehalten wurden. So kostete durchschnittlich eine Schale Kaffee (weiß) 15 h, eine Schale Tee 10 h, eine Suppe 20 h, ein Rindfleisch mit zwei Zuspeisen K 1·80, eine Mehlspeise K 1·50. Wenn man die hohen Gestehungskosten der Rohstoffe, die hohen Löhne und übrigen Auslagen in Rechnung zieht, so wird man gewiß staunen, daß diese Küchen trotz solch mäßiger Preise sogar einen Überschuß aufwiesen, der dadurch ermöglicht wird, daß die Bahnverwaltung die Räumlichkeiten, die baulichen Herstellungen, Licht und Beheizung aus eigenem bestreitet.

Während des Krieges und jetzt insbesondere nach dem Zerfalle Österreichs traten ungeheuere Schwierigkeiten in der Beschaffung von Kohle auf, und es war bei dem strengen Winter fast nicht möglich, die Eisenbahnbediensteten auch nur einigermaßen vor Kälte zu schützen und mit dem erforderlichen Brennstoff zu beteilen.

Da diese Schwierigkeiten bereits im Jahre 1917 auftraten, ging die Wirtschaftsgruppe der Staatsbahndirektion Linz daran, eigene Waldungen für die Schlägerung anzukaufen und mit eigenen Bediensteten dort selbst nicht nur Brennholz sondern auch Nutzholz für die Werkstätte und Schwellen zu erzeugen. Trotz großen zu überwindenden Schwierigkeiten ist es gelungen, beträchtliche Mengen von Brennholz auf diese Weise zu beschaffen und den Bediensteten zu dem, gegenüber dem Marktpreis von K 70 bis 80 gewiß geringen Betrage von K 37 für den Raummeter abzugeben.

Digitized by Google

Alle diese wirtschaftlichen Erfolge, die unstreitig alle noch so hohen Erwartungen weit übertrafen, waren in erster Linie den hervorragenden Fachkenntnissen und dem besonderen Wohlwollen des Staatsbahndirektors Dr. Scheikl zu danken. Im bestandenen Eisenbahnministerium hat kaiserlicher Rat Helmer, der Herausgeber der bekannten Handbücher „Die Kleinwirtschaft", mit viel Liebe und großer Umsicht diese wirtschaftlichen Bestrebungen unterstützt, und es ist eine Dankesschuld der Bediensteten, die durch diese Veröffentlichung einigermaßen abgestattet werden soll.

Die Schriftleitung fügt hiezu, daß der Verfasser dieser Mitteilung als Leiter der Wirtschaftsgruppe der Direktion Linz sich ebenfalls große Verdienste um die geschilderte Sache erworben hat.

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Der Präsident der Nationalversammlung hat am 6. Mai d. J. den Ministerialrat im Staatsamte für Verkehrswesen, Direktor der Nordwestbahndirektion Dr. Albert Geutebrück, zum Staatsbahndirektor in der vierten Rangsklasse der Staatsbeamten unter Belassung des Titels eines Ministerialrates ernannt, die Einreihung des mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Direktors der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft Dr. Albert Ostheim ad personam in die vierte Rangsklasse der Staatsbeamten genehmigt, dem Ministerialrate im Staatsamte für Verkehrswesen Dr. Max Pichler den Titel und Charakter eines Sektionschefs und dem Oberbaurate im Staatsamte für Verkehrswesen Ing. Karl Kramař den Titel und Charakter eines Ministerialrates, letzterem mit Nachsicht der Taxe, verliehen.

Neuordnung der d.-ö. Staatsbahnen. Den Beginn der Neuordnung der d.-ö. Staatsbahnen bildet die folgende Vollzugsanweisung des Staatsamtes für Verkehrswesen vom 12. Mai 1919, betreffend die Auflösung der Nordbahndirektion, der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft und der Nordwestbahndirektion und die Errichtung einer neuen Staatsbahndirektion.

§ 1.

Die Nordbahndirektion, die Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft und die Nordwestbahndirektion werden aufgelöst.

§ 2.

1. An ihrer Stelle wird eine dem Staatsamte für Verkehrswesen unmittelbare untergeordnete neue Staatsbahndirektion mit dem Sitze in Wien errichtet, welche die Bezeichnung „Staatsbahndirektion Wien Nordost" zu führen hat.

2. Dieser Staatsbahndirektion werden als Amtsbezirk jene im deutschösterreichischen Staatsgebiete verbliebenen Streckenteile zugewiesen, welche bisher unter der Leitung der aufgelösten Nordbahndirektion, Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft und Nordwestbahndirektion verblieben.

§ 3.

1. Diese Vollzugsanweisung tritt am 1. Juli 1919 in Kraft.

2. Mit dem gleichen Tage haben die Nordbahndirektion, die Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft und die Nordwestbahndirektion ihre Amtstätigkeit einzustellen, und hat die Staatsbahndirektion Wien Nordost ihre Amtstätigkeit aufzunehmen.

Staatsbeamtenspital-Eröffnung. Das Heinrich und Therese Wiesersche Staatsbeamtenspital des Landesvereines vom Goldenen Kreuze wird am 19. Mai, und zwar zunächst für chirurgische Operationen und auch für interne Fälle eröffnet werden. Aufnahme finden alle Beamten staatlicher, ehemaliger Hof- und der Fondsbehörden, die Beamten der im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen sowie die nächsten Angehörigen (Gattin, Kinder) dieser Beamten. Das Spital bietet — nach dem Muster des Zahlstockes im Allgemeinen Krankenhause — Wohnung, Verpflegung, ärztliche Behandlung (einschließlich der Kosten der Operation, soferne diese nicht durch einen selbstgewählten Operateur durchgeführt wird) zu einem möglichst mäßigen Preise. Nähere Auskünfte in der Kanzlei der Gesellschaft vom Goldenen Kreuze, I, Herrengasse 7, und im Spitale, IX., Lazarettgasse 16.

Länge der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellten Eisenbahnstrecken.

	1893	1898	1903	1908	1913	1918
Deutschland .	43.200	48.009	53.587	58.371	62.710	64.584
Österreich . .	14.887	16.776	19.341	21.140	22.301	22.524
Ungarn . . .	11.722	15.608	17.195	18.587	21.176	21.945
Bosnien-Herz..	374	105	885	1.045	1.046	1.046
Belgien . . .	4.516	4.566	4.594	4.603	4.677	4.677
Bulgarien . .	—	—	—	—	1.948	2.139
Dänemark . .	—	1.924	1.974	2.060	2.105	2.248
Frankreich . .	33.872	36.745	38.783	40.114	41.047	41.347
Italien	11.762	13.101	13.144	13.853	15.183	15.698
Luxemburg .	356	356	376	376	384	384
Niederlande .	2.475	2.556	2.673	3.054	3.341	3.530
Rumänien . .	—	—	—	—	3.549	*3.702
Rußland . . .	26.351	37.527	50.971	64.501	66.873	*58.317
Serbien . . .	—	—	—	—	961	961
Schweden . .	—	—	—	3.897	9.367	11.761
Schweiz . . .	2.995	3.346	3.570	3.773	4.234	4.636
Insgesamt . .	152.510	180.602	207.093	238.560	260.902	259.499
%-Vermehr. .	—	18·42	14·67	15·19	9·32	0·16
%-Abnahme .	—	—	—	—	—	—

Die Schweizer Bahnen während des Krieges).** Die Gesamteinnahmen sämtlicher Bahnen gingen von 279 Mill. im Jahre 1913 auf 239½ Mill. im Jahre 1914 oder um 14·3% zurück. Das Jahr 1915 brachte einen weiteren Rückgang um 5·8% auf 225½ Mill. Als Folge der verschiedenen Taxerhöhungen finden wir eine Steigerung der Gesamteinnahmen auf 251 Mill. im Jahre 1916 und auf 268 Mill. im Jahre 1917. Die Einnahmen des Jahres 1917 bleiben demnach noch immer um 11½ Mill. hinter denjenigen des letzten Friedensjahres zurück. Während im ersten Kriegsjahr die Einnahmen aus dem Personenverkehr gegenüber dem Vorjahr ein Weniger von 15·7% und diejenigen aus dem Güterverkehr ein solches um 14·3% aufweisen, brachte das Jahr 1915 im Personenverkehr einen weiteren Einnahmenrückgang um 21·2%, im Güterverkehr dagegen eine Zunahme um 7·1%. In den beiden folgenden Jahren weisen die Einnahmen aus dem Personenverkehr dann eine wesentlich erheblichere Besserung auf als diejenigen aus dem Güterverkehr. Immerhin ist 1917 im Güterverkehr die Ziffer des letzten Friedensjahres wieder erreicht worden, während im Personenverkehr noch ein Weniger von 18 Mill. besteht.

Bei den Betriebsausgaben finden wir im Jahre 1914 nur eine bescheidene Einsparung von 8 Mill. oder 4·2% und erst das Jahr 1915 brachte einen fühlbaren Rückgang um 14 Mill. oder 7·8% gegenüber dem Vorjahre. Die stark gestiegenen Kohlenpreise sowie die Teuerungszulagen an das

*) Mangels Angaben der Ziffern vom Jahre 1917.

**) Einem Aufsatze von Dr. Stampfli in den „Schweizerischen Blättern für Handel und Industrie" entnehmen wir die folgenden lehrreichen Angaben. Die Schriftleitung.

Digitized by Google

Personal haben im Jahre 1915 wieder ein Anschwellen der Ausgaben von 167 auf 185 Mill. oder um 10·6% gebracht. Das Jahr 1917 brachte eine weitere Zunahme auf 212½ Mill. oder um weitere 14·9%. Der Betriebsüberschuß hat den relativ stärksten Rückgang im ersten Kriegsjahr zu verzeichnen, nämlich von 90 Mill. auf 58 Mill. oder um 35·3%. Im Jahre 1917 betrug der Überschuß nur 55½ Mill., womit der tiefste Stand erreicht ist.

Eine Gegenüberstellung der Betriebsüberschüsse der Jahre 1913 und 1917 ergibt, daß am schlechtesten die Zahnradbahnen abgeschnitten haben; es folgen dann die Drahtseilbahnen, die Schmalspurbahnen und die Bundesbahnen. Die Normalbahnen haben mit einem Betriebsüberschuß von 4·1 Mill. im Jahre 1917 beinahe die 4·9 Mill. des Jahres 1913 wieder erreicht. Die Einnahmen der Normalbahnen sind 1914 und 1915 etwas weniger stark zurückgegangen als diejenigen der Bundesbahnen und in den Jahren 1916 und 1917 war die Erholung bei jenen auch fühlbarer als bei diesen. Auf der Seite der Betriebsausgaben haben die Normalbahnen dagegen weniger gut abgeschnitten als die Bundesbahnen. Der Betriebsüberschuß der Bundesbahnen bleibt daher 1917 noch immer um 40% hinter dem Überschuß des Jahres 1913 zurück, während bei den Normalbahnen der Überschuß nur noch um ein Sechstel zurückbleibt. Die Bundesbahnen sind übrigens die einzige Gruppe, die den geringsten Betriebsüberschuß im Jahre 1917 aufweist; bei allen übrigen Gruppen ist der Tiefstand im Jahre 1915 oder 1914 zu finden.

Abgeordnetenversammlung des „Schweizerischen Vereines abstinenter Eisenbahner". Die Verhandlungen dieses in der Bekämpfung des Alkoholmißbrauches geradezu vorbildlichen Eisenbahnervereines fanden im Herbste vorigen Jahres in Winterthur statt und waren fast von einem noch größeren Erfolge begleitet, als im Jahre 1917. Auch diesmal sprach der Oberarzt der S. B. B. Dr. Michalski über seine Erfahrungen auf dem Gebiete, wobei er betonte, daß der Krieg die junge Menschheit schon so verminderte, daß die Übrigbleibenden wahrlich alle Ursache haben, sich durch den Alkohol nicht noch mehr auszurotten. Der Jura sei neben der Innerschweiz beinahe schnapsverseucht und weise infolgedessen die meisten Todesfälle im allgemeinen und insbesondere an der Grippe auf. Auch die Neurasthenie nehme durch den Alkoholismus (fast um 100%) besorgniserregend zu. Und es gebe leider noch immer sogar Vorgesetzte, welche die Untergebenen durch ihr Beispiel oder auch unmittelbar zum Trinken verleiten und Kameraden, welche Nüchterne verspotten sowie alle Wohlfahrtseinrichtungen auffällig meiden.

Aus dem 14., vom Vorsitzenden des Zentralvorstandes Herrn Karl Weber dieser Hauptversammlung vorgelegten Jahresberichte des S. V. a. E. geht hervor, daß selbst im Schweizerlande so wie alle Kulturbewegungen auch die alkoholgegnerische Tätigkeit infolge des Krieges keine erheblichen Fortschritte verzeichnen konnte, obwohl nach den Sterbetafeln des eidgenössischen statistischen Bureaus schon vor sechs Jahren von Männern im Alter von 40 bis 49 Jahren nicht weniger als beinahe ein Fünftel an Alkoholismus starben. So gehen auch die Eisenbahner gerade in den Jahren, da sie ihrer Familie am nötigsten waren, zugrunde und dieses vorzeitige Ableben beeinflußte auch den Stand der Ruhegenüsse und Hilfskassen, die ohnedies an dauernden Abgängen leiden.

Nur durch gutes Beispiel könne die Macht der Trinkgewohnheiten gebrochen werden. Man müsse die Leute unablässig davon überzeugen, daß man sich die nötige Erholung von den Kümmernissen des täglichen Lebens auch in anderer Weise als mittels Narkose verschaffen könne! Deshalb sei vor allem die Werbung bei der jungen Eisenbahnerschaft wichtig, die davor behütet werden müsse. Darum müsse der Verein auch trachten, die Bahnverwaltungen zu bestimmen, die Aufklärungsschriften unter den Bediensteten auf dem Dienstwege zu verbreiten. Durch die eifrige Tätigkeit Prof. Dr. Hercods, des Leiters der „Zentralstelle zur Bekämpfung des Alkoholismus" in Lausanne, werde eine solche Schrift als Werbemittel für das Verkehrspersonal herausgegeben.

Die Arbeitszeit bei den Verkehrsanstalten der Schweiz. Das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement hat einen Entwurf festgestellt zu einem Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten, das an die Stelle des bisherigen Arbeitszeitgesetzes treten soll. Das neue Gesetz bestimmt, daß die Arbeitszeit abhängig ist vom Grade der körperlichen und geistigen Beanspruchung und der damit verbundenen Verantwortlichkeit, sowie vom Vorhandensein und der Dauer bloßer Dienstbereitschaft. Dem entsprechend werden die Dienste in drei Klassen eingeteilt. Die durchschnittliche tägliche Dauer der Arbeitszeit darf innerhalb einer Gruppe von höchstens 14 aufeinanderfolgenden Schichten nicht übersteigen: 8 Stunden für die der ersten Klasse zugeteilten Dienste, 9 Stunden für die der zweiten Klasse zugeteilten Dienste und 10 Stunden für die der dritten Klasse zugeteilten Dienste. Die Höchstdauer einer Dienstschicht beträgt für das Personal, dessen Dienst der ersten Klasse zugeteilt ist, 12 Stunden, für die zweite Klasse 13 Stunden und für die dritte Klasse 14 Stunden, und dementsprechend die Mindestdauer der Ruheschicht für die erste Klasse 12, für die zweite Klasse 11 und die dritte Klasse 10 Stunden. Für das weibliche Personal kann der Bundesrat die Höchstdauer der Dienstschicht in der zweiten und dritten Klasse angemessen herabsetzen.

Bezüglich der Ruhetage bestimmt der Gesetzentwurf, daß jedem Beamten, Angestellten und Arbeiter im Jahre 52 Ruhetage einzuräumen sind, wovon wenigstens 17 auf Sonn- und allgemeine Feiertage zu fallen haben. Der Ruhetag beträgt 24 Stunden, die am Wohnorte zugebracht werden können. Sodann sind jedem Beamten und Arbeiter folgende Ferien zu gewähren: Vom 1. bis zum 9. Dienstjahre 7 Tage, vom 10. bis 20. Dienstjahr 14 Tage, und nachher 21 Tage Ferien. An den Sonntagen sowie an den allgemeinen Feiertagen ist der Güterdienst mit einigen Ausnahmen untersagt. Dem Personal, das Pausen und Ruheschicht nicht am Wohnort zubringen kann oder die Mahlzeiten bei der Arbeitsstelle einnehmen muß, sind heizbare und mit Einrichtungen zum Wärmen der Speisen versehene Unterkunftsräume zur Verfügung zu stellen.

Der Entwurf bestimmt sodann, daß wegen der durch das neue Gesetz dem Personal gewährten Erleichterungen eine Schmälerung des bisherigen Gehaltes nicht stattfinden darf. Für die Vollziehung des Gesetzes bestellt der Bundesrat eine Kommission, in welcher die Verwaltungen und das Personal zu gleichen Teilen vertreten sind. Dieser Kommission liegt insbesondere die Begutachtung von Fragen ob, die dem Bundesrat zu Beschlüssen grundsätzlicher Natur, Entscheiden über Rekurse und Beschwerden sowie Strafverfügungen Anlaß geben.

Zu dem Gesetzentwurf hat das Post- und Eisenbahndepartement einen Bericht fertiggestellt, in dem die verschiedenen Neuerungen des Gesetzes erörtert und begründet werden. Der Bericht betont u. a., daß der Festsetzung der Arbeitszeit von allen Bestimmungen des Gesetzesentwurfes die größte Bedeutung zukommt. Die Eingabe des Föderativverbandes zur Revision des Gesetzes forderte als wichtigstes Begehren die gesetzliche Sanktion der achtstündigen Arbeitszeit für das gesamte Betriebspersonal der Verkehrsanstalten. Die Verfasser der Eingabe haben sich aber der Tatsache selbst nicht verschlossen, daß bei dem vielseitigen Betriebsdienste

Digitized by Google

der Verkehrsanstalten sich nicht immer eine Diensteinteilung werde bewerkstelligen lassen, nach welcher für jeden einzelnen Bediensteten ohne Rücksicht auf seine Funktionen eine tägliche Arbeitszeit von 8 Stunden entfalle. Das Departement betont deshalb auch in seinem Bericht die Tatsache, daß angesichts der Eigenart des Betriebes der Verkehrsanstalten die Arbeitszeit nicht starr und unabänderlich festgelegt werden darf, wenn nicht ein völlig unrationeller Betrieb und eine durchaus unwirtschaftliche Verwendung der Arbeitskräfte Platz greifen soll. Deshalb sieht der Entwurf vor, daß die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit vom Grade der Beanspruchung des Personals abhängig gemacht wird. Der Entwurf sieht die Einteilung in drei Klassen vor, wobei sich aber die Abstufung nicht nach der Arbeitsleistung des einzelnen richtet, sondern nach dem Dienste, in welchem er sich zu betätigen hat. Diese Abstufung, die das Departement als einen der wesentlichsten Fortschritte gegenüber der bestehenden Ordnung betrachtet, hat es möglich gemacht, sich grundsätzlich dem Postulate der achtstündigen täglichen Arbeitszeit zu nähern und es in einem gewissen Umfange zu verwirklichen.

Leistungen der preußischen Eisenbahnwerkstätten. Die preußischen Staatseisenbahnen haben seit Ausbruch der Revolution alles getan, um die Leistungsfähigkeit der Werkstätten zu erhöhen. Sie haben einerseits die Arbeiterzahl vergrößert, andererseits die notleidenden Privatbetriebe in möglichst weitem Umfang zu Ausbesserungsarbeiten herangezogen.

Vor Kriegsausbruch im Jahre 1914 waren bei den preußischen Bahnen 70.300 Arbeiter in den Haupt- und Nebenwerkstätten beschäftigt. Diese Zahl ist während des Krieges erheblich gesteigert worden und betrug Anfang November 1918 108.500 Arbeiter, worunter sich 16.800 Frauen und 6750 Kriegsgefangene befanden. Seitdem wurde bis Ende Dezember 1918 die Zahl auf 140.100 vermehrt, darunter 10.780 Frauen und Gefangene. Jetzt ist man schon bei 148.000 Arbeitern angekommen. Von Anfang November bis Ende Dezember sind 44.300 Arbeiter neu eingestellt worden. Mit der Einstellung dieser vielen Arbeiter ging Hand in Hand die Einführung des Achtstundentages und eines zweischichtigen Arbeitssystems, durch das die tägliche Gesamtarbeitszeit auf 16 Stunden erhöht wurde. Das Ergebnis dieser zahlreichen Neueinstellungen und der Heranziehung der Privatindustrie hat nicht den Erwartungen entsprochen. Die Leistung ist vielmehr seitdem ganz bedeutend zurückgegangen. In den Sommermonaten 1918 wurden in den Haupt- und Nebenwerkstätten der preußischen Bahnen im Durchschnitt wöchentlich 850 Lokomotiven ausgebessert. Diese Zahl ging im Laufe des November herunter und betrug Anfang Dezember nur noch 790, Ende Dezember nur noch 680.

Von sämtlichen Lokomotivfabriken wurden für die preußischen Staatseisenbahnen im Sommer 1918 im Durchschnitt 176 Lokomotiven monatlich abgeliefert; im November 126, im Dezember nur noch 98. Besonders ungünstig sind die Verhältnisse in Berlin. Von der Firma Borsia wurden beispielsweise im Sommer 1918 monatlich im Durchschnitt 19 Lokomotiven an die preußischen Staatsbahnen abgeliefert, im November 6 und im Dezember gar keine.

Die Zahlen sprechen für sich selbst. Wenn sich die Verhältnisse nicht bessern, muß unser Bahnverkehr bald vollständig erlahmen.

BUCHANZEIGEN.

Politische und Sprachenkarten. Einige von Artarias bekannten Generalkarten sind soeben neu erschienen, und zwar: Politische und Sprachenkarte von Steiermark 1: 400.000, politische und Sprachenkarte von Tirol und Vorarlberg 1: 430.000, politische und Sprachenkarte von Mähren und Schlesien 1: 432.000. Außer der anschaulich in Flächenfärbung wiedergegebenen Verwaltungseinteilung und Angabe der Bezirksgerichtsgrenzen sind auch die heute doppelt wichtigen Sprachengrenzen in drei bis vier Farben so deutlich zum Ausdruck gebracht, daß sich die Gebiete mit den vorherrschenden Sprachen auf den ersten Blick voneinander trennen. In Tirol kommen nicht nur die deutsch-italienische Grenze sondern auch die Sprachinseln sowie die Ladinischen Sprachgebiete zur Geltung. Die Karte von Steiermark unterscheidet die deutschen, slovenischen und ungarisch-kroatischen Sprachgebiete, letztere in dem angrenzenden Teile Ungarns. Sie zeigt den Tatsachen entsprechend die deutschen Gebiete als reindeutsch die slovenischen im südlichen Steiermark von deutschen Sprachinseln (Marburg, Pettau, Windischgraz usw.) vielfach durchsetzt. In Mähren trennen sich die Tschecho-Slowaken und Polen von den Deutschen und gegeneinander deutlich ab, der Streifen rein deutschen Sprachgebietes in Südmähren und die vielen deutschen Sprachinseln kommen anschaulich zum Ausdruck. Die Karten sind von Dr. Peucker nach den neuesten amtlichen Angaben sofgfältig und dem wirklichen Bestande entsprechend bearbeitet. Tafeln über die Bevölkerungszahl sowie über die sprachlichen Minderheiten in Hundertteilen für die einzelnen Bezirke geben dem Beschauer noch genauere Auskunft und erhöhen den Wert der Karte. Jede Karte kostet K 4·40.

Die Gleichstrommaschine. Ihr Organismus und ihre Krankheiten. Max Schanzer; 1918, Wien, Waldheim-Eberle A.-G., Leipzig Otto Klemm. In der originellen Form einer Traumgeschichte erzählt uns Schanzer, wie Direktor Puck die Gleichstrommaschine in ihre kleinsten Bestandteile zerlegt und sie dann derart anschaulich wieder zusammensetzt, daß selbst der Laie, dem früher Volt, Ampere und Ohm Rätsel waren, bei genügender Aufmerksamkeit in die Geheimnisse der Stromerzeugung und des elektrischen Betriebes eingeweiht wird. Auch dem Berufstechniker wird manch Neues gebracht. Dabei ist die Ausdrucksweise gewählt und der Gegenstand, trotz seiner Sprödigkeit so fesselnd behandelt, daß man bedauert, daß der Traum ein Ende hat, bevor Dreh- und Wechselstrom in gleich anschaulicher Weise behandelt werden. Die Aufschrift: „I. Generatoren der Starkstromtechnik" läßt darauf schließen, daß ihre Vorführung in absehbarer Zeit folgen wird. Wir warten auf sie.

Leop. Stockert.

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Klubversammlung am 1. April 1919.

Vizepräsident Oberstaatsbahnrat Dr. Hauler leitete die Versammlung mit folgenden Worten ein:

„Infolge Verhinderung des Herrn Präsidenten habe ich die Ehre, die erschienenen Damen und Herren herzlichst zu begrüßen und nachstehende geschäftliche Mitteilungen zu machen:

Bei der nächsten, am 8. April stattfindenden Klubversammlung wird Herr Oberst Johann Meister die Vortragsserie über „Unsere Eisenbahnen und Schiffahrt im Weltkriege" beenden, und wird sich daran eine Diskussion anschließen, wozu sich bereits eine Anzahl von Herren gemeldet hat. Weitere Anmeldungen werden im Klubsekretariate entgegengenommen.

Am 15. April wird Herr Dr. Hans Jaden einen Lichtbildervortrag über Island halten und damit die heurige Vortragssaison beschließen.

Die diesjährige Hauptversammlung findet, wie bereits veröffentlicht, Dienstag, den 29. April, um ½6 Uhr abends statt. Vor derselben werden unseren treuen Klubmitgliedern, welche dem

Digitized by Google

Klub durch 40 bezw. 25 Jahren angehören, die Diplome, letzteren Klubmitgliedern auch die silbernen Ehrenzeichen überreicht werden.

Heute haben wir das Vergnügen, Herrn Dr. Arnold Madlé-Lenzbrugg zu hören, der uns einen Vortrag über „Ausblicke in Deutschösterreichs Verwaltung" halten wird.

Wenn zu diesen Mitteilungen niemand das Wort wünscht, bitte ich Herrn Dr. Madlé mit seinem Vortrage beginnen zu wollen."

Der dahingegangene Staat Österreich-Ungarn hinterließ, wie dies auch manchmal bei dahingegangenen Menschen vorzukommen pflegt, keine Leidtragenden. Von dieser Tatsache ausgehend und deren Begründung recht treffend behandelnd, befaßte sich Herr Dr. Madlé mit dem uns am nächsten stehenden der neu entstandenen Nationalstaaten, mit Deutschösterreich, und kam in seinen Ausführungen zur Erläuterung der großen Schwierigkeiten, die sich der Verwaltung unseres leider nicht geschlossenen Staatsgebildes entgegenstellen. Die Behandlung des Schicksals jener vom alpenländischen Deutschösterreich getrennten Teile unseres Staates führte den Vortragenden zur Besprechung der Frage des Anschlusses an Deutschland.

Für uns Deutschösterreicher, meinte der Vortragende, seien die deutschen Minoritäten verwaltungstechnisch für verloren zu erklären, weshalb in diesem Belange der Anschluß an Deutschland zu begrüßen wäre, da die von uns getrennten Deutschen einen natürlichen Anschluß an deutsche Stammesgenossen fänden und der zweite Fall: deren Einverleibung unter tschecho-slowakische Oberhoheit den Deutschen in Böhmen, Mähren und Schlesien erspart bliebe. Hier anschließend, beleuchtete der Vortragende die Anschlußfrage im allgemeinen, vom wirtschaftlichen finanziellen und politischen Standpunkte, hier ein für, dort ein wider aufzählend. Redner ging dann auf die Beleuchtung innerer Angelegenheiten Deutschösterreichs über und befaßte sich eingehend mit der Notwendigkeit der Reform der Verwaltung, verneinte in seinen Ausführungen die Frage, ob die Teilung der Republik in Kronländer notwendig sei, gleichwie er die Reichsunmittelbarkeit Wiens nach recht trefflicher Beleuchtung auch dieses Problems nicht billigen zu können glaubte.

Der Beamtenfrage, Vermögensabgabe und allen jenen Fragen, die die neu entstandene Republik betreffen, galten die weiteren Ausführungen. In anschaulicher Weise zählte Herr Dr. Madlé zum Schlusse eine Reihe von Vorschlägen auf, wie der wirtschaftliche Gleichgewichtszustand der Republik Deutschösterreichs hergestellt werden sollte und beendete seinen Vortrag mit dem Hinweise, daß der Ausblick in die Zukunft Deutschösterreichs wohl getrübt sei; jedoch sei Redner überzeugt, daß durch zielbewußte und tatkräftige Maßnahmen von oben sowie durch mannhafte Pflichterfüllung jedes Einzelnen die Zukunft unserer Republik unbedingt gesichert sei.

Der inzwischen erschienene Präsident dankte unter beifälliger Zustimmung der Anwesenden Herrn Dr. Madlé und anerkannte insbesondere das eingehende und sehr scharfsichtige Studium, welches der Vortragende dem Gegenstande angedeihen ließ. Dr. Wittek erwähnte bei diesem Anlasse, daß schon seinerzeit die zur Verwaltungsreform eingesetzte Kommission sich eingehend mit manchem der eben gehörten Vorschläge befaßte und in greifbare Form brachte. Leider kamen die Arbeiten der Kommission bisnun zu keiner praktischen Anwendung, da bezüglich der brauchbaren Durchführungsmöglichkeit in den unteren Instanzen berechtigte Zweifel gesetzt werden mußten.

Gleich dem Vortragenden verschloß sich auch unser Präsident in seinen Schlußworten nicht der Schwierigkeiten, die allen jenen entgegenstehen, welche am Aufbaue Deutschösterreichs mittätig sind, Schwierigkeiten, welche in Zukunft wahrscheinlich noch größer werden, aber durch unbeugsame, arbeitswillige Beharrlichkeit aller treuen Bürger unseres geliebten Vaterlandes gewiß überwunden werden können und uns allen zu Ehre, Zufriedenheit und wirtschaftlicher Auferstehung bringen werden. Dieser Apell unseres Präsidenten fand ungeteilten, freudigen Beifall bei allen Anwesenden.

Nach Beendigung des Vortrages ersuchte Herr Oberinspektor Burger Herrn Dr. Madlé hinsichtlich der Anschlußfrage um Bekanntgabe jener Vorteile, welche wir für den Fall hätten, als wir uns an Deutschland nicht anschlössen? In Beantwortung dieser Frage zählte der Vortragende die bekannten Vorteile auf, die uns nebst einer gesonderten, mehr wohlwollenden Behandlung seitens der Entente zustatten kämen, sowie in der Lieferung von Rohstoffen, wirtschaftlichen Artikeln usw., etwa auch in der Behandlung der finanziellen Abgaben zum Ausdrucke kämen.

Nachdem sich niemand mehr zum Worte gemeldet, schloß der Präsident unter nochmaligem Ausdrucke des Dankes an den Vortragenden die Sitzung.

Bericht über die Klubversammlung am 15. April 1919.

Unser Präsident begrüßte die erschienenen Damen und Herren und gab nachstehende geschäftliche Mitteilungen bekannt:

„Es war geplant, die Vortragssaison mit dem heutigen Vortrage zu schließen. Nun wurde es vom Vortragskomitee als wünschenswert angesehen, rücksichtlich der Vorträge des Herrn Obersten Meister am Mittwoch, den 23. April 1919, um ½6 Uhr abends einen Vortragsabend einzuschalten, an dem über die Ausführungen des Herrn Obersten Meister eine Diskussion abgeführt werden soll, zu der sich schon mehrere Herren gemeldet haben.

Weiters hat das Vortragskomitee für Dienstag, den 29. April, ½5 Uhr nachmittags, also vor der diesjährigen Hauptversammlung, einen Vortrag des Herrn Ministerialvizesekretärs Dr. Ernst Appelt über „Die Reichseisenbahnen in ihrer geschichtlichen Entwicklung" angesetzt.

Heute haben wir das Vergnügen, einen Lichtbildervortrag des Herrn Dr. Hans Jaden über Island zu hören, dem wir mit größtem Interesse entgegensehen, und bitte ich Herrn Dr. Jaden, mit seinem Vortrage beginnen zu wollen."

Der Vortragende, welcher Island zweimal besucht hat, schilderte Land und Leute des nordischen Sageneilandes und zeigte nach einer historischen Einleitung an der Hand von fast 100 prachtvollen, zum Teil färbigen Lichtbildern die Hauptstadt Islands Reykjavik, die verschiedenen heißen Quellen, insbesondere den weltberühmten großen Geysir, den etwa 2000 m hohen Vulkan Hekla, viele Wasserfälle und Gebirgsformationen, sowie Küstenbilder.

Herr Dr. Jaden gelangte in seinen Ausführungen weiters zur Schilderung der Bewohner der Insel. In einer Reihe von vortrefflichen Lichtbildern sahen wir die schmucke Nationaltracht, ferner aus Holz und Horn selbstangefertigte, historisch hochinteressante Hausgeräte sowie die eigenartige, durch den vulkanischen Boden der Insel bedingte Bauweise der Stadt- und Landhäuser. Besondere Erwähnung widmete der Vortragende dem einzigen Verkehrsmittel der Insel, den bekannten isländischen Doppelponys, einer klugen und ausdauernden Pferderasse.

Zum Schlusse wurde noch die interessante Insel Faerör mit ihren Basaltformationen und dem Hauptorte Thorshaon kurz berührt.

Dr. Wittek verwies in seinen nunmehr an Herrn Dr. Jaden gerichteten Worten auf den einmütigen Beifall der Anwesenden, welcher ausdrückte, in welch hohem Maße die Ausführungen allseits befriedigt hatten. Nach einer kurzen Würdigung der bewundernswerten Beispiele hoher Intelligenz und Bildung der Isländer, einem Volksstamme, dem wir die Kenntnis des Geisteslebens der altnordischen Völker verdanken, schloß der Präsident, dem Vortragenden nochmals wärmstens dankend, die Versammlung.

Ing. Taussig
Schriftführer.

Begünstigungen.

Bei Bestellung durch das Klubsekretariat beträgt der ermäßigte Abonnementpreis ab 1. Mai 1919:

Für die „Neue Freie Presse" bei täglich zweimaliger Zustellung in Wien pro Monat K 8·90, vierteljährig K 26·70; bei täglich einmaliger Postversendung nach auswärts gleiche Preise, bei täglich zweimaliger Postversendung nach auswärts pro Monat K 9·60, vierteljährig K 28·80;

für das „Neue Wiener Tagblatt" bei täglich zweimaliger Zustellung in Wien pro Monat K 8·55, vierteljährig K 25·20; bei täglich einmaliger Postversendung nach auswärts gleiche Preise, bei täglich zweimaliger Postversendung nach auswärts pro Monat K 9·55, vierteljährig K 28·20.

Bei von Klubmitgliedern direkt bei der Verwaltung vorzunehmender Bestellung:

Für „Die Zeit" bei täglich zweimaliger Zustellung in Wien pro Monat K 7.20, vierteljährig K 21; bei täglich einmaliger Postversendung nach auswärts gleiche Preise, bei täglich zweimaliger Postversendung nach auswärts pro Monat K 8, vierteljährig K 24.

* * *

Herr Dr. Ladislaus Liechtenstein in Pöstyén, Franz Josefstraße 40, gewährt unseren Klubmitgliedern, die nach Pistyan zur Kur kommen, gegen (im Klubsekretariate anzusprechende) Anweisung eine 50% Ermäßigung der ärztlichen Honorare für Bäderbehandlung und physikalische Therapie.

Der Begünstigungsausschuß.

Nachricht.

Im Schuhgeschäft des Reichswirtschaftsbundes der Festangestellten I, Hohenstaufengasse 10, sind größere Mengen billiger Herren- und Damenschuhe sowie auch Militärdecken aus der Sachdemobilisierung, Kretone, Hemden und Hemdenstoffe. Verkaufszeit von 8—12 und 2—6 Uhr.

Digitized by Google

Eisenbahn-Güter-Abfertigungsstellen in Wien.

Die Dienststunden der im Wiener Gemeindegebiet gelegenen Güterabfertigungsstellen sind ab 12. Mai 1919 folgende:

Für die Güterschuppen und Ladeplätze Werktags von 7—12 und von 1/2—1/25 Uhr, Sonn- und Festtags nur für Eilgüter von 9—11; für die Güterkassen Werktags von 8—12 und von 1/2—4 Uhr, Sonn- und Festtags nur für Eilgüter von 9—11 Uhr.

Südbahn Wien.

Einlageblätter zu den grünen und roten Eisenbahnlegitimationen.

Ab 1. Juni 1919 werden von den deutschösterreichischen Transportunternehmungen nur jene grünen und roten Eisenbahnlegitimationen als gültig anerkannt werden, die mit einem besonderen Einlageblatt versehen sind. Die aktiven und ehemaligen Bediensteten der Südbahn erhalten dieses Einlageblatt in den Stationen der Südbahn, bezw. bei denjenigen Dienststellen, welche die Prolongation der Legitimationen alljährlich vornehmen. Der genaue Termin, an dem mit der Ausgabe der Einlageblätter in den Stationen begonnen wird, ist in den Stationen zu erfahren. Südbahnpensionisten u. dgl., die das Einlageblatt in Wien beziehen wollen, können dasselbe ab 25. Mai 1919 bei der Generaldirektion in Wien anfordern. Ehemalige Bedienstete (Pensionisten) erhalten dieses Einlageblatt nur dann, wenn sie deutschösterreichische Staatsangehörige sind. Sie haben das Zutreffen dieser Voraussetzung durch eine ämtliche Bestätigung der politischen Behörde gelegentlich des Bezuges des Einlageblattes nachzuweisen.

D.-ö. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 142—IV—19 130 — Wien, am 21. Mai 1919.

Lieferungsausschreibung.

Bei den Staatsbahndirektionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Nordbahn-, Nordwestbahndirektion und der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft gelangen die in den Materialmagazinen frei verfügbaren Altmaterialien im Konkurrenzwege zur Vergebung. Die näheren Bedingnisse sind im Amtsblatte der „Wiener Zeitung" vom 1. Juni 1919 verlautbart und auch bei den genannten Staatsbahndirektionen zu erlangen.

D.-ö. Staatsbahnen (Nordbahndirektion).

Lieferungsausschreibung.

Die Nordbahndirektion in Wien vergibt die Lieferung von 20.000 Stück gußeisernen Schienenstühlen für Stuhlschienenoberbau Form Ie/1b.

Als Einreichungstermin für die Anbote ist der 11. Juni 1919 festgesetzt.

Näheres über die Lieferungsausschreibung ist in der „Wiener Zeitung" vom 24. Mai l. J. sowie im „Zentralanzeiger für das öffentliche Lieferungswesen", in der „Deutschösterr. Wochenschrift für den öffentlichen Baudienst" und im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" zu ersehen.

D.-ö. Staatsbahnen.

T. A. B. Z. 2035/III. — 1919.

Lokalgütertarif der österr. Staatsbahnen, Tarif, Teil II, Heft 1, nach dem Stande vom 1. März 1919. Ergänzung der Anwendungsbedingung des Ausnahmetarifes 6a. Streichung des Artikels Holzsägespäne aus dem Ausnahmetarif 9c. Streichung des Artikels Zementdachziegel und Zementziegel aus der Anlage II.

Mit Gültigkeit vom 8. Juni 1919 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1919, ist auf Seite 122 des vorgenannten Heftes rücksichtlich des Bereiches der deutschösterreichischen Staatsbahnen der Text der Anwendungsbedingung des Ausnahmetarifes 6a für Zuckerrüben, frische, am Schlusse durch folgende Worte zu ergänzen: „Adressierung an eine Zuckerfabrik und Verwendung daselbst lediglich zur Erzeugung von Rübenzucker".

Ferner ist auf Seite 126 des genannten Heftes in der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 9c der Artikel „*b*) Holzsägespäne der Post H-24" zu streichen. Die folgenden Absätze *c* und *d* sind mit **b** und **c** zu bezeichnen. Auf Seite 255 (Anlage II) ist bei dem Artikel „Holzsägespäne" in der Spalte „Ausnahmetarif" der Ausnahmetarif 9c und in der Spalte „Seite" die Seite 126 zu streichen.

Ferner ist auf Seite 265 (Anlage II) der Artikel Zementdachziegel und Zementziegel mit allen Eintragungen zu streichen.

Wien, am 21. Mai 1919.

Die d.-ö. Nordbahndirektion Wien vergibt die Erweiterung der bestehenden Feuerlöschhydranten-Wasserleitungen im Bereiche der Station Wien und Floridsdorf.

Als Einreichungstermin für die Angebote ist Montag, der 26. Mai d. J., 12 Uhr mittags festgesetzt.

Näheres über die Offertausschreibung ist in der „Wiener Zeitung" vom 13. Mai, im „Zentralanzeiger" und in der „Wochenschrift für den öffentlichen Baudienst" zu ersehen.

D.-ö. Staatsbahnen (Nordbahndirektion).

Zwecks Erzielung eines tunlichst fahrplanmäßigen Verkehres der zwischen Wien und Lundenburg verkehrenden personenbefördernden Züge werden ab 5. Mai l. J. nachstehende Fahrplanänderungen unter Berücksichtigungen der Aufenthalte für Paß- und Zollrevision in Hohenau und Lundenburg eintreten.

Weiters wird behufs Verbesserung im Lokalverkehr der Strecke Drösing—Zistersdorf und Erstellung eines besseren Anschlusses zu den Zügen der Strecke Wien—Lundenburg ab 5. Mai l. J. ein neues Zugspaar eingeführt und die bestehenden Züge zum Anschluß an die Hauptbahnzüge verlegt.

Es werden daher ab 5. Mai l. J. nachstehende personenbefördernde Züge verkehren:

A. Strecke Wien—Lundenburg:

1. Richtung Wien—Lundenburg:

Zg. Nr. 153 A von Wien (ab 6 Uhr 25 Min. früh) bis Leopoldau P. H. täglich.

Zg. Nr. 13 S von Wien (ab 7 Uhr 00 Min. früh) bis Lundenburg täglich.

Zg. Nr. 111 von Wien (ab 7 Uhr 50 Min. früh) bis Leopoldau P. H. täglich.

Zg. Nr. 15 S von Wien (ab 10 Uhr 00 Min. vorm.) bis Lundenburg täglich.

Zg. Nr. 3 von Wien (ab 11 Uhr 55 Min. vorm.) bis Lundenburg nur Sonntag und Donnerstag.

Zg. Nr. 113 von Wien (ab 12 Uhr 05 Min. nachm.) bis Leopoldau P. H. täglich.

Zg. Nr. 17 S von Wien (ab 12 Uhr 20 Min. vorm.) bis Lundenburg täglich.

Zg. Nr. 115 von Wien (ab 1 Uhr 40 Min. nachm.) bis Leodoldau P. H. täglich.

Zg. Nr. 211 S von Wien (ab 2 Uhr 15 Min. nachm. bis Dürnkrut täglich.

Zg. Nr. 19 S von Wien (ab 3 Uhr 05 Min. nachm.) bis Lundenburg täglich.

Zg. Nr. 213 S von Wien (ab 6 Uhr 30 Min. abends) bis Bernhardsthal Ausw. täglich.

Zg. Nr. 27 S von Wien (ab 8 Uhr 50 Min. abends) bis Hohenau täglich.

2. Richtung Lundenburg—Wien:

Zg. Nr. 214 S von Gänserndorf bis Wien (an 7 Uhr 07 früh) täglich.

Zg. Nr. 28 S von Hohenau bis Wien (an 7 Uhr 28 früh) täglich.

Zg. Nr. 20 S von Lundenburg bis Wien (an 8 Uhr 28 früh) täglich.

Zg. Nr. 114 von Leopoldau P. H. bis Wien (an 12 Uhr 18 nachm.) täglich.

Zg. Nr. 116 von Leopoldau P. H. bis Wien (an 1 Uhr 53 nachm.) täglich.

Zg. Nr. 4 von Lundenburg bis Wien (an 2 Uhr 50 nachm.) nur Montag und Donnerstag.

Zg. Nr. 14 S von Lundenburg bis Wien (an 4 Uhr 39 nachm.) täglich.

Zg. Nr. 256 S von Leopoldau P. H. bis Wien (an 5 Uhr 05 nachm.) täglich.

Zg. Nr. 212 S von Dürnkrut bis Wien (an 6 Uhr abends) täglich.

Zg. Nr. 16 S von Lundenburg bis Wien (an 7 Uhr 40 abends) täglich.

Zg. Nr. 18 S von Lundenburg bis Wien (an 11 Uhr 45 nachts) täglich.

B. Strecke Drösing—Zistersdorf.

1. Richtung Drösing—Zistersdorf:

Zg. Nr. 2951 S von Drösing (ab 9 Uhr 00 vorm.) bis Zistersdorf (an 9 Uhr 46 vorm.) täglich.

Digitized by Google

Zg. Nr. 2955 S von Drösing (ab 12 Uhr 30 nachm.) bis Zistersdorf (an 1 Uhr 16 nachm.) täglich.

Zg. Nr. 2957 S von Drösing (ab 6 Uhr 00 abends) bis Zistersdorf (an 6 Uhr 46 abends) täglich.

2. Richtung Zistersdorf—Drösing:

Zg. Nr. 2952 S von Zistersdorf (ab 4 Uhr 20 früh) bis Drösing (an 5 Uhr 02 früh) täglich.

Zg. Nr. 2956 S von Zistersdorf (ab 11 Uhr 10 vorm.) bis Drösing (an 11 Uhr 53 vorm.) täglich.

Zg. Nr. 2958 S von Zistersdorf (ab 4 Uhr 10 nachm.) bis Drösing (an 4 Uhr 53 nachm.) täglich.

D.-ö. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 1435—V—19/4 Wien am 29. April 1919.

Betreff: **Verbot des Handels mit Blumen und Blüten im Gebiete der Bahnhöfe.**

Zum Schutze der heimischen Alpenflora hat das Staatsamt für Verkehrswesen neuerlich verfügt, daß das Feilhalten von Alpenblumen der nachstehend angeführten Arten im Gebiete der Bahnhöfe aller vom Staate betriebenen Bahnen untersagt wird:

1. Edelweiß, 2. Edelraute, 3. Alpenrosen, 4. Enzianarten, 5. Alpenveilchen, 6. Kohlröschen, 7. Aurikel, 8. Orchideen (Frauenschuh, Kervenstendelarten), 9. echter Speik, 10. Küchenschelle, 11. Türkenbund, 12. Feuerlilie, 13. Seidelbast, 14. schwarze Nieswurz.

Dieses seit dem Jahre 1913 bestehende Verbot wurde nunmehr dahin erweitert, daß auch der Verkauf aller Feld- und Wiesenblumen sowie Baum- und Strauchblüten untersagt ist.

D.-ö. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 233/2—VI—19 Wien, am 27. April 1919.

Betreff: **Beschleunigung der Ladearbeiten durch die Parteien.**

Die in den letzten Wochen verfügten Erweiterungen des Güterverkehres und die starke Inanspruchnahme des Wagenparkes für die Lebensmitteltransporte haben den Bedarf an Güterwagen wesentlich gesteigert. Zur Aufrechterhaltung des ungestörten Güterverkehres ist ein rascher Wagenumsatz unbedingt erforderlich. Es ergeht daher an das verfrachtende Publikum die eindringliche Aufforderung, die Ladearbeiten mit allen Mitteln zu beschleunigen und eine Überschreitung der Ladefristen unter allen Umständen zu vermeiden. Bei Fortdauer der Wagenverzögerungen müßte eine empfindliche Erhöhung des Wagenstandgeldes zugleich mit einer Kürzung der Ladefristen verfügt werden.

Falls diese Maßnahmen nicht den gewünschten Erfolg zeitigen sollten, wäre die Staatseisenbahnverwaltung genötigt, mit einer abermaligen weitgehenden Einschränkung des Güterverkehres vorzugehen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenschiffverkehr auf der Strecke Passau—Linz—Wien.

Eröffnung der Postschiffahrten.

Der Personenschiffverkehr auf der Strecke Passau—Linz—Wien wird laut Sommerfahrplan diesjährig wie folgt eröffnet, und zwar:

Der Postschiffverkehr zwischen Linz—Wien (mit täglichen Fahrten)

von Wien nach Linz am 29. April (Abfahrt von Wien Praterkai um 10^{00} abends),

von Linz nach Wien am 1. Mai (Abfahrt von Linz um 9^{00} vormittags);

der Postschiffverkehr zwischen Passau und Linz (vorerst täglich außer Dienstag)

in beiden Richtungen am 1. Mai (Abfahrt von Linz um 5^{30} früh, von Passau um 3^{00} nachmittags);

der Lokalschiffverkehr zwischen Passau und Linz (vorerst täglich außer Montag)

von Linz nach Passau am 30. April (Abfahrt von Linz um 1^{00} nachmittags).

von Passau nach Linz am 1. Mai (Abfahrt von Passau um 4^{30} früh);

im Lokalschiffverkehr auf der Strecke Grein—Melk—Krems tritt bei gleichzeitiger Ausdehnung der Fahrten bis und von Hollenburg die Sommerfahrordnung mit täglichen Fahrten in beiden Richtungen am 1. Mai in Kraft.

Die regelmäßige Abwicklung und Aufrechthaltung des Verkehres kann nicht gewährleistet werden, sie hängt insbesondere auch von der Kohlenversorgung ab.

Auch die gleichmäßige und bisher übliche Verpflegung an Bord kann nicht unbedingt sichergestellt werden und bleibt von der Lebensmittelbelieferung abhängig; insbesondere kann auf die Verabreichung von Brot an Bord nicht gerechnet werden. Bei Verabfolgung solcher Verpflegsartikel und Speisen, für welche im Rahmen der allgemeinen Vorschriften Lebensmittelkarten vorgesehen sind, ist an Bord die entsprechende Anzahl Abschnitte dieser Karten abzugeben.

Fahrpläne sind bei der Direktion und den beteiligten Stationen erhältlich; Auskünfte erteilen die vorgenannten Stellen.

Wien, am 27. April 1919.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Lokalschiffverkehr Grein—Melk—Krems—Hollenburg.

Das Lokalschiff, welches laut Sommerfahrplan für die Strecke Grein—Melk—Krems—Hollenburg (Spalte 4) an Sonn- und Feiertagen von Melk nach Krems um 11 Uhr 30 Min. vormittags verkehrt, wird mit Gültigkeit ab 11. Mai d. J. von Melk um 12 Uhr 40 Min. nachmittags abgehen und in Krem um 2 Uhr 30 Min. nachmittags ankommen. Die Abfahr von der Zwischenstationen wird dementsprechend um 1 Stunde 10 Min. später erfolgen, als im Sommerfahrplane vorgesehen ist.

Wien, am 11. Mai 1919.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Vorübergehende Einstellung der Station Isperdorf.

Die Landung der Post- und Lokalschiffe an der Station Isperdorf muß aus betriebstechnischen Gründen für kurze Zeit eingestellt werden. Die Wiedereröffnung wird verlautbart.

Wien, am 16. Mai 1919.

SÜDBAHNHOTEL
SEMMERING
1000 m SEEHÖHE
DAS GANZE JAHR GEÖFFNET.

Südbahnhotel Semmering

Die Betriebsführung der Restauration im Südbahnhotel Semmering wurde in eigene Regie der Hoteldirektion übernommen, welche bestrebt sein wird, soweit dies die herrschenden Verhältnisse gestatten, den Gästen nunmehr auch die bestmögliche Verpflegung zu bieten.

Digitized by Google

Südbahnwerke
Wien-Graz

Direktion: **Wien X/1, Triesterstraße 40**
Fernsprecher 59305

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen und Winden in Wien

Schienenwalzwerk und Fabrik für Eisenbahn-Oberbaumaterialien in Graz

G. Winiwarter

Blech- und Bleiwaren-Fabrik

Wien I, Getreidemarkt 8

Fabrik in Gumpoldskirchen (Niederösterreich)
Niederlage: Budapest VI, Vilmos császár ut. 31

Erzeugt und liefert billigst:

Bleirohre, Bleibleche, Bleiapparate, Hartbleiarmaturen, Bleiguß jeder Art. K. k. priv. verzinkte Hilgersche Dachpfannen, System Flers, anerkannt bestes und leichtestes Eindeckungsmaterial, für alle Arten Dächer verwendbar. Bleiplomben, Bleisiphons, Bleidraht usw.

Zinnrohre, Zinnbleche, Zinndraht usw. Verzinkte, verbleite und verzinkte Eisenbleche. Verzinkte und verzinnte Eisendrähte, Zinkblech, Kupferblech, Weißblech, Lötzinn, Lagermetall usw.

Spezialität: Verzinkte und schwarze Well- und Trägerwellbleche für Eindeckungen, freitragende Dächer, feuersichere Wände und Türen, Brücken-, Decken- und Stiegenkonstruktionen usw.

Reserviert für die Firma

Otto Wohlfahrt, Bodenbach

Fabrik gesundheitstechnischer Anlagen.

SCHIESSL & Co.,

WIEN VI,
GUMPENDORFERSTRASSE 15

ooo

Werkzeuge und Meßinstrumente für Eisenbahn-Werkstätten Bahnerhaltung und Bahnbau.

!! Jeder Festangestellte werde Mitglied !!

der Warenabteilung des

Reichswirtschaftsbund der Festangestellten!

Verkaufsstellen:

I, Rockhgasse 8.	VIII, Langegasse 10.
II, Kaiser Josefstraße 3.	IX, Nußdorferstraße 43.
III, Löwengasse 39.	IX, Garnisongasse 7.
III, Gärtnergasse 9.	X, Favoritenstraße 65.
IV, Wiedner Gürtel 64.	XIII, Sechshauserstraße 106.
IV, Favoritenstraße 34.	XIII, Altgasse 21.
IV, Allegasse 53.	XV, Hütteldorferstraße 62.
V, Schönbrunnerstraße 12.	XVI, Brunnengasse 36.
VI, Gumpendorferstraße 100.	XVII, Hernalser Hauptstraße 96.
VII, Lindengasse 53.	XVIII, Türkenschanzstraße 1.
VII, Ziegergasse 83.	XVIII, Kutschkergasse 9
VIII, Alserstraße 54.	XIX, Gymnasiumstraße 62.

Verkauf von Lebensmitteln bester Beschaffenheit zu billigsten Preisen.

Mitgliedschaft zur Warenabteilung wird durch die Fachvereine erworben. Einschreibgebühr K 1·— Geschäftsanteil K 2·—

Neue Verkaufsstellen werden in allen Bezirken errichtet.

Schuh- und Kleidergeschäft: I, Hohenstaufengasse 10.
Entgegennahme von Schuhen zur Ausbesserung. Verkauf von neuen Schuhen, Herren-, Damen- und Kinderkleidern zu billigsten Preisen.

Maßabteilung: Anfertigung feinster Herrenkleider von ersten Schneidern nach Maß unter Stoffbeibringung. Ferner Ausbessern, Wenden, Modernisieren, Umarbeiten.

Spareinlagen werden in allen Verkaufsstellen entgegengenommen und derzeit mit 5 Prozent verzinst.

Die Zeitschrift „Der Reichswirtschaftsbund" erscheint monatlich einmal und wird an alle Mitglieder in den Verkaufsstellen verteilt.

Kanzlei: Die Zentralkanzlei, Buchhaltung, Direktion befinden sich III, Hohlweggasse 30. — Fernsprecher Nr. 5003 und 8004.
Bei schriftlichen Anfragen bitten wir das Rückporto beizulegen.

Metallschläuche für alle Bahnzwecke

ferner:

Benzin	Dampf
Öle	Gas
Petroleum	Luft
Hochdruck	Wasser

liefert:

Erste Oesterreichische Metallschlauchfabrik

Gesellschaft m. b. H.

Fernsprecher 22797 **Wien IX, Hahngasse 12** Fernsprecher 22797

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 7. Wien, den 1. Juli 1919. XLII. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 1 Krone.

INHALT: Altes und Neues von der Brennerbahn. Von Dr. Rudolf Sanzin. (Fortsetzung folgt). — Verschiedenes. Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Erweiterung des Wirkungskreises des Staatsamtes für Verkehrswesen. Begünstigte Aufnahmebedingungen für Eisenbahnbeamte und deren Angehörige im Rudolfinerhause in Wien. Einmaliger Zuschuß für die Staatsbahnbediensteten des Ruhestandes und die Witwen und Waisen nach Staatsbahnbediensteten. Bahnbauplan Lamprechtshausen—Braunau. Güterverkehr nach Triest. Bewilligung zu Vorarbeiten für neue Eisenbahnen. — Buchanzeigen. Freytags Karte von Deutschösterreich nach dem ersten Entwurf der Friedensbedingungen von St. Germain. Die Zukunftsbesoldung der Angestellten. Die Bergstadt. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Das Verkehrswesen im Friedensvertrag.

Eine ausführliche Darstellung und Würdigung der im Friedensvertrage enthaltenen Bestimmungen über das Verkehrswesen Deutschösterreichs behalten wir uns für das nächste Heft vor.

Die Schriftleitung.

Altes und Neues von der Brennerbahn*).

Von Dr. Rudolf Sanzin.

Zur Zeit des Baues der Brennerbahn waren die Erfahrungen über den Lokomotivbetrieb auf der Semmeringbahn bereits geklärt. Nach den ersten Enttäuschungen mit den vier Preislokomotiven wurde bekanntlich im Jahre 1854 der Betrieb auf der Semmeringbahn mit Engerth-Lokomotiven eröffnet. Es waren zwei Bauarten, eine für den Personenzugdienst, eine für den Güterzugdienst, in Verwendung. Die Erfahrungen mit diesen Lokomotiven waren im allgemeinen nicht ungünstig. Sie hatten sehr wirtschaftliche und leistungsfähige Kessel, und die reichlich bemessenen Dampfzylinder erlaubten das allerdings schwankende Reibungsgewicht weitgehend auszunutzen. Nachteilig wurden die sehr beschränkten Vorräte an Brennstoff und Wasser empfunden. Ferner war der Lauf der Engerth-Lokomotiven in den Gleisbögen trotz der vorhandenen Beweglichkeit zwischen beiden Gestellen doch nicht so zwanglos als erwünscht war. An den Lokomotiven Bauart Engerth wird ein Teil des Kesselgewichtes vom Tendergestell durch zwei seitliche Auflagen beiderseits der Feuerbüchse übertragen. Durch die unvermeidlichen, lotrechten Bewegungen der Lokomotiv- und Tendergestelle am Oberbau können die auf den Tender übertragenen Gewichte in weiten Grenzen veränderlich sein. Außerdem waren die Tendergestelle durch den ziemlich weit rückwärtsgelagerten Brennstoff unregelmäßig belastet. Neben Überbeanspruchungen des Oberbaues und unbefriedigender Gangart gab es auch Schwierigkeiten wegen unzureichender Vorräte. Es wurde daher bereits im Jahre 1861 mit dem Umbau der Engerth-Lokomotiven in gewöhnliche Schlepptenderlokomotiven mit vier gekuppelten Achsen begonnen. Das Vorbild für diese Bauform war die im Jahre 1855 von John Haswell ausgeführte „Wien-Raab" der damaligen Wien-Raaber-Eisenbahn*). Die umgebauten Engerth-Lokomotiven wurden auf der Semmeringbahn als Güterzuglokomotiven verwendet, während als Personenzuglokomotiven eigentliche Engerth-Lokomotiven noch sehr lange in Verwendung blieben.

Als daher für die Brennerbahn Güterzugslokomotiven neu beschafft werden sollten, kamen nur Schlepptenderlokomotiven mit vier gekuppelten Achsen in Betracht. Um diese Zeit war noch die Ansicht verbreitet, daß eine möglichst niedrige Schwerpunktlage der Lokomotive für die Gangart und für die Beanspruchung des Oberbaues eine Hauptbedingung sei. Aus diesen Gründen erhielt die von der Maschinenfabrik der Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien neu geschaffene Bauart Außenrahmen mit Kurbeln Bauart Hall. Da ferner die Triebräder den ungewöhnlich kleinen Durchmesser von 1080 mm besaßen, so war es gelungen, die Kesselmitte an dieser Lokomotivbauart tatsächlich bis auf 1730 mm über Schienenoberkante herabzudrücken.

Von dieser mit Reihe 34 bezeichneten Lokomotivbauart wurden im Jahre 1867 zehn Stück geliefert. Sie besaßen Dampfzylinder von 500 mm Durchmesser und 610 mm Kolbenhub. Der Kessel hatte die für damalige Verhältnisse bedeutende wasserberührte Gesamtheizfläche von 173·6 m². Die Rostfläche betrug nur 1·84 m², so daß sich das ungewöhnliche Verhältnis von Rostfläche zu Heizfläche wie 1 : 94·5 ergibt. Man hatte dieses Verhältnis von den ersten Engerth-Lokomotiven übernommen, wo es sich hinsichtlich der Ausnutzung des Brennstoffes recht gut bewährt hatte.

Allerdings ist durch dieses Übermaß an Heizfläche gegenüber der Rostfläche deren Wirksamkeit sehr herabgemindert und die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven gering. Der Kesseldruck war mit 8·2 at bemessen. Das Reibungsgewicht war bei einer Achslast von 12 auf 48 t gebracht worden. Die Lokomotiven hatten außenliegende Stephenson-Steuerung und eine Umsteuerung mit Schraube. Sie besaßen auch die Einrichtung für die Gegendampfbremse von Lechatelier.

*) Die Brennerbahn wurde am 24. August 1867 eröffnet. Das fünfzigjährige Betriebsjubiläum ist mit Rücksicht auf den Weltkrieg unbeachtet geblieben.

*) Beiträge zur „Geschichte der Technik und Industrie". 4. Band. Dr. Sanzin: „Einfluß des Baues der Semmeringbahn auf die Entwicklung der Gebirgslokomotive".

Digitized by Google

Für den Betrieb der Personenzüge kamen zunächst gewöhnliche Güterzuglokomotiven der Reihe 29 der Südbahn in Verwendung, die zuerst im Jahre 1860 gebaut wurden und ebenfalls Außenrahmen mit Kurbeln nach der Bauart Hall besaßen. Die Abmessungen der Dampfzylinder sind 460 mm Durchmesser und 632 mm Kolbenhub. Die Triebräder hatten im neuen Zustand 1265 mm Durchmesser. Der Kessel mit überhängender Feuerbüchse hatte 128·5 m² Heizfläche, 1·48 m² Rostfläche und 7·5 at Kesseldruck. Das Reibungsgewicht war 36 t.

Die ersten Erfahrungen mit beiden Lokomotivbauarten ließen bald erkennen, daß die Lokomotiven auf der Brennerbahn nur merklich geringere Zugbelastungen befördern konnten als auf der Semmeringstrecke. Es war dies insoferne eine Enttäuschung als die ganze Bauanlage der Brennerbahn bei Aufwendung großer Kosten wesentlich günstigere Richtungsverhältnisse erhielt als die Semmeringbahn. Man hoffte, daß sich hiedurch auch ein Erfolg für die Zugförderung ergeben würde. Dieser blieb jedoch nicht nur im Anfang sondern auch späterhin aus.

Dieser scheinbare Mißerfolg, daß die mit großen Kosten erlangten günstigen Richtungsverhältnisse der Brennerstrecke in bezug auf die Belastung der Lokomotiven, deren Brennstoffverbrauch und Verschleiß so gar nicht zur Geltung kamen, hat die fachtechnische Literatur lange Zeit beschäftigt. Man suchte die Ursachen in der verschiedensten Weise zu ergründen, und es wurde sogar daraus gefolgert, daß die Gleisbögen mit kleinem Halbmesser nicht so sehr den Widerstand vergrößern als allgemein angenommen wurde. Der Hauptgrund für die verhältnismäßig größere Schwierigkeit der Brennerstrecke liegt jedoch klar, wenn die Steigungs- und Richtungsverhältnisse der Semmering- und der Brennerbahn etwa seingehender verglichen werden. Da derartige Erfahrungen über den Bau und Betrieb großer Gebirgsbahnen auch für die Zukunft Wert besitzen, soll dieser Gegenstand etwas eingehender besprochen werden.

Die 41·8 km lange Semmeringbahn Gloggnitz—Mürzzuschlag besteht aus der 29·1 km langen Nordrampe mit einer Höchststeigung von 25‰ und aus der 12·7 km langen Südrampe von 23·8‰ Höchststeigung. Auf der Nordrampe ist der kleinste Bogenhalbmesser 190 m, auf der Südrampe kommt dieser Bogenhalbmesser jedoch nur an zwei Stellen auf kurze Länge vor, die übrigen Bögen haben Halbmesser von 285 m oder mehr.

Die 126·3 km lange Brennerstrecke Innsbruck—Bozen besteht aus der 37 km langen Nordrampe mit 25‰ Höchststeigung und der 89·3 km langen Südrampe mit zwei Abschnitten von 22·5 und 15‰ Höchststeigung. Der kleinste Bogenhalbmesser ist auf beiden Seiten 285 m.

Oberflächlich betrachtet sind hienach die Steigungsverhältnisse auf beiden Gebirgsbahnen ungefähr gleichwertig, die Richtungsverhältnisse aber auf der Brennerbahn günstiger als auf der Semmeringbahn. Die Verhältnisse verschieben sich jedoch, wenn die Längen der Rampen mit der Höchststeigung, die zu überwindenden Höhenunterschiede und die Lage und Zahl der Gleisbogen mit dem kleinsten Halbmesser verglichen werden.

Auf der Semmeringbahn ist die längste Rampe mit der Höchststeigung von 25‰ zwischen Eichberg und Klamm-Schottwien mit 3535 m Länge vorhanden. Sonst sind nur noch sechs kürzere Rampen von 25‰ auf der Nordseite verteilt, von welchen die längste 1499 m beträgt. Die gesamte Hebung von Gloggnitz bis zur höchsten Stelle im Semmeringtunnel beträgt nur 459·2 m und die mittlere Steigung der Nordrampe ist hienach 15·75‰. Die gefürchteten Gleisbögen von 190 m Halbmesser sind nicht in zu großer Zahl vorhanden. Die 3535 m lange Rampe von Eichberg nach Klamm-Schottwien enthält nur am Anfang und Ende je einen kurzen Bogen mit diesem Halbmesser. Alle übrigen Bögen sind mit kleinsten Halbmessern von 285 m versehen. Die Bahnstellen, an welchen die Höchststeigung von 25‰ mit Bögen von 190 m Halbmesser zusammenfallen, sind sehr beschränkt und von geringer Länge. Die starken Bögen an den Kehren, zum Beispiel Schwarzabrücke, Kalte Rinne usw., liegen durchwegs in geringeren Steigungen. Es ist ferner von Wichtigkeit, daß kein längerer Tunnel in der Höchststeigung liegt und daß das Zusammentreffen der Höchststeigung mit dem kleinsten Bogenhalbmesser nirgends in einen längeren Tunnel fällt. Der längste Tunnel in der Steigung von 25‰ besitzt nur eine Länge von 88 m.

Dagegen sind die längsten Rampen mit der Höchststeigung auf der Nordseite der Brennerbahn zwischen Innsbruck und Patsch 7770 m und Patsch-Matrei 8242 m. Dabei ist zu beachten, daß beim Bau infolge örtlicher Schwierigkeiten die Station Patsch eine Neigung von 2·5‰ auf 272 m Länge in einer solchen Lage erhielt, daß das später ausgeführte Ausweichgleis nicht in diese ermäßigte Rampe, sondern in die Höchststeigung gelegt werden mußte. Es sind ferner noch Rampen von 25‰ mit folgenden Längen vorhanden: 4489, 3884 und 3576 m.

Die Hebung von Innsbruck bis Brenner beträgt 788·14 m. Die mittlere Steigung ist daher 21·3‰. Gleisbögen mit 285 m Halbmesser sind über die ganze Strecke verteilt. Sie kommen in verhältnismäßig großer Länge auch in der Höchststeigung vor. Die Gleisbögen der beiden großen Kehren bei St. Jodok und im Pflerschtal liegen teilweise in längeren Tunnels. Die Kehre bei St. Jodok auf der Nordrampe wird durch einen Gleisbogen von 300 m Halbmesser und 1275 m Länge besorgt. In diesem Bogen liegt der 429 m lange St. Jodok-Tunnel. In weiser Voraussicht hat der Erbauer die Höchststeigung von 25‰ an dieser Stelle auf 19·477‰ in 508 m Länge ermäßigt. Auf der Nordrampe ist ferner noch der Berg Isel-Tunnel, als erster auf der Fahrt von Innsbruck nach Brenner, wegen seiner Länge von 662 m beachtenswert. Er enthält einen Gleisbogen von 442 m Halbmesser und 560 m Länge. Auf der Nordrampe liegt ferner noch der 950 m lange Mühltal-Tunnel zwischen Patsch und Matrei in der Höchststeigung, er ist jedoch größtenteils in der Geraden.

Werden diese Verhältnisse einander gegenübergestellt, so ist die Erklärung für die ungünstigeren Betriebsergebnisse auf der Brennerstrecke gegenüber der Semmeringstrecke wohl ohne weiteres gegeben. Es ist schließlich noch hervorzuheben, daß die Semmeringbahn in einer klimatisch besonders ausgezeichneten Gegend liegt. Die im Semmering-Haupttunnel erreichte größte Seehöhe beträgt nur 898·06 m, während die umliegenden Berge kaum 2000 m Seehöhe besitzen. Die Brennerbahn überschreitet aber die 1370·84 m hohe Wasserscheide ohne Haupttunnel. Die umliegenden Gletscherberge besitzen Seehöhen bis über 3000 m. Die nützliche Reibung ist daher auf der Brennerbahn auch durch die ungünstigeren klimatischen Verhältnisse beeinträchtigt.

Die verhältnismäßig ungünstigeren Betriebsergebnisse auf der Brennerbahn gegenüber der Semmeringbahn wiederholten sich auch bei allen später in Verwendung gekommenen Lokomotivbauarten. Der Wunsch nach einer stärkeren Lokomotivbauart wurde bald rege und so schuf die Südbahn-Gesellschaft im Jahre 1871 eine neue verstärkte Gebirgslokomotive mit vier gekuppelten Achsen, die später vielfach nachgeahmt wurde und eine gewisse Berühmtheit erlangt

Digitized by Google

hat*). Die Entwürfe rühren von Louis Adolf Gölsdorf, dem nachmaligen Maschinendirektor der Südbahn, her. Die erste Gruppe von Lokomotiven dieser Bauart wurde bei Georg Sigl in Wr.-Neustadt gebaut. Die Lokomotive hat mit Rücksicht auf die ungünstigen Erfahrungen mit den Kurbeln Bauart Hall Innenrahmen erhalten. Triebwerk und Steuerung liegen außerhalb der Rahmen und lassen in bezug auf die Zugänglichkeit nichts zu wünschen übrig. Von den vier gekuppelten Achsen sind die drei ersten fest gelagert, die vierte Achse besitzt ein Spiel von 20 mm nach jeder Seite. Der feste Radstand der gekuppelten Achsen ist 2380, der gesamte 3560 mm. Dieselbe Achsanordnung hat Haswell zuerst an der Lokomotive „Wien-Raab" angewendet. Sie ist im Grunde genommen nicht sehr vollkommen und wurde auch mehrfach abfällig beurteilt. Bei der Fahrt im Gleisbogen führt nur der Spurkranz der ersten Achse. Das Seitenspiel der letzten Achse begünstigt bei dem starken Überhang der großen Feuerbüchse das Schlingen und zwingt die Höchstgeschwindigkeit sehr niedrig zu bemessen. Aber trotz dieser Mängel konnte diese Lokomotivbauart doch eine unerwartet große Verbreitung finden. Es war eben möglich, durch diese einfache Anordnung, eine äußerst kräftige und solide Gebirgslokomotive zu schaffen, die sich im Betrieb und in der Erhaltung viel billiger stellte als alle vielteiligen und empfindlichen Drehgestell-Lokomotiven. Die ersten Lokomotiven dieser Bauart, die die Reihenbezeichnung 35 a erhielten, hatten 2·16 m² Rostfläche und 163·9 m² Gesamtheizfläche**). Der Kesseldruck war 9 at. Das Dienst- und Reibungsgewicht der erstgelieferten Lokomotiven war 51·4 t. Die Höchstgeschwindigkeit war mit Rücksicht auf die Räder von nur 1116 mm Durchmesser und die bereits beschriebenen Eigenheiten der Achsenanordnung auf 30 km/h beschränkt.

Diese Lokomotivbauart bewährte sich auf der Semmering-, Brenner- und Pustertalstrecke vorzüglich. Werden an die Fahrgeschwindigkeit keine zu großen Anforderungen gestellt, so sichert sie im Vergleich zu ihrem Gesamtgewicht eine verhältnismäßig große Zugkraft. Bei Probefahrten auf der Semmeringstrecke konnte bei Verwendung von Trifailer Braunkohle Güterzüge von 200 bis 210 t Wagengewicht auf 25‰ mit 13 bis 15 km/h Fahrgeschwindigkeit befördert werden. Im regelmäßigen Betrieb war auf der Nordrampe die Belastung mit 200 t festgesetzt, wobei die Fahrgeschwindigkeit auf der Höchststeigung etwa 9 bis 11 km/h zu betragen hatte. Auf der Brennerstrecke war anfänglich die Belastung von 175 t für beide Lokomotivreihen und beide Rampen festgesetzt. Die fahrplanmäßige Fahrgeschwindigkeit war auf der Höchststeigung 11 km/h. Später wurde auch auf der Brennerstrecke die Belastung für die Lokomotive Reihe 35 auf 200 t hinaufgerückt. Sie wurde viele Jahre hindurch beibehalten, obschon im allgemeinen Betriebsstörungen bei dieser Belastung nicht selten waren. Als sich im Jahre 1910 eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge auf der Brennerstrecke zur Verbesserung der Zugfolge notwendig erwies, wurde die Zugbelastung wieder auf 170 t herabgesetzt. Hiebei war die fahrplanmäßige Fahrgeschwindigkeit auf der Höchststeigung 16 km/h.

Der Schiebedienst wurde auf der Semmeringstrecke im Güterzugdienst im Jahre 1867 eingeführt. Auf der Brennerbahn wurden die günstigen Erfahrungen mit dem Schiebedienst auf der Semmeringbahn gleich bei der Betriebseröffnung verwertet und der Schiebedienst bei Güterzügen regelmäßig gehandhabt. Auf der Nordrampe wurden anfänglich Züge von 350 t mit einer ziehenden und einer schiebenden Lokomotive der Reihe 34 oder 35 befördert. Später wurde die Gesamtlast des Zuges auf 400 t erhöht. Als im Jahre 1910 für den gesteigerten Güterverkehr keine genügende Zahl neuer Güterzuglokomotiven zur Verfügung stand und auch eine Kürzung der Fahrzeiten erwünscht war, wurde ein Teil der Güterzüge durch drei Lokomotiven der Reihe 35 befördert, wobei eine als ziehende und zwei als schiebende Lokomotiven wirkten. Die beiden schiebenden Lokomotiven waren untereinander, jedoch nicht an den Zug gekuppelt. Die Belastung des Wagenzuges war bei diesen Zügen auf 500 t beschränkt, somit entfielen etwa 167 t für eine Lokomotive. Diese Beförderungsart war vorher schon seit Jahren auf der Strecke Lienz—Toblach der Pustertalbahn in Verwendung. Auf dieser Strecke ist die vorherrschende Steigung 18‰, nur zwischen Mittenwald a. D. und Abfaltersbach ist die Höchststeigung 25‰. Die für 18‰ ausgelasteten Züge gehen mit einer Zugs- und einer Schiebelokomotive von Lienz bis Toblach durch, während eine zweite Schiebelokomotive nur zwischen Mittenwald a. D. und Abfaltersbach mitwirkt. Abgesehen von der Belästigung der Maschinenmannschaften durch den Rauch in den längeren Tunnels hat sich die Förderung der Güterzüge mit zwei Schiebelokomotiven auf der Brennerstrecke gut bewährt.

Während der Kriegszeit wurden wegen Mangels an genügend starken Lokomotiven auch vier Lokomotiven für die Beförderung eines Zuges verwendet, wobei zwei Lokomotiven an der Spitze des Zuges und zwei Schiebelokomotiven Anwendung fanden.

Von der Lokomotivreihe 35 wurde im Jahre 1883 noch eine etwas verstärkte Ausführung 35 d geschaffen. Sie hatte 10·5 und 11 at Kesseldruck und bis zu 52·5 t Reibungsgewicht. Diese Lokomotiven erhielten statt der Gegendampfbremse die einfache Vakuumbremse Bauart Hardy. Diese Lokomotiven wurden nicht selten für die Beförderung von Vergnügungs- und Arbeiterzügen herangezogen, da die für den Personenzugdienst verwendeten Lokomotiven mit drei gekuppelten Achsen für diese schweren Züge nicht ausreichten. Die Höchstgeschwindigkeit dieser Lokomotivbauart war auf 36 km/h erhöht.

Der Güterzugdienst auf der Brennerbahn hat sich von der Eröffnung bis zum Jahre 1900 ziemlich unverändert vollzogen. Er wurde größtenteils durch Lokomotiven der Reihe 35 unter Zuhilfenahme des Schiebedienstes verrichtet. Die zehn Stück Lokomotiven der Reihe 34, die als Güterzuglokomotiven für die Brennerstrecke im Jahre 1867 erbaut worden waren, wurden später auf die Semmeringstrecke versetzt, wo sie einen leichteren Dienst erhielten. Eine neue Richtung erhielt der Güterzugdienst erst in den Jahren 1900 bis 1905 nach Einführung der Verbund-Gebirgslokomotiven der Reihen 170 und 180. Erstere ist zwar hauptsächlich für den Personen- und Schnellzugdienst in Verwendung gekommen und hat im Güterzugdienst nur ausnahmeweise, besonders für Gütereilzüge ausgeholfen. Diese Lokomotivbauart wird daher auch bei den Personenzuglokomotiven ausführlich besprochen werden.

(Fortsetzung folgt.)

*) Kramer: „Der Maschinendienst auf der Brennerbahn", Wien 1878.

**) Die Lokomotiven der späteren Lieferungen mit den Reihenbezeichnungen 35 b und 35 c weichen nur in wenigen Einzelheiten von der Reihe 35 a ab. Die Lokomotive Nr. 1010 der Reihe 35 c, gebaut von Georg Sigl in Wr.-Neustadt, war auf der Wiener Weltausstellung im Jahre 1873 ausgestellt.

Eine Lokomotive der Reihe 35 wurde im Jahre 1872 von der Südbahngesellschaft an die oberitalienische Eisenbahngesellschaft „Alta Italia" entlehnt, die eingehende Versuche mit dieser und anderen Gebirgslokomotiven auf der schwierigen Strecke Genua—Busalla ausführte. Die Ergebnisse mit der österreichischen Lokomotive auf dieser Gebirgsstrecke mit größten Steigungen von 34·95‰ waren so günstig, daß die „Alta Italia" eine große Zahl gleicher Lokomotiven in Österreich bestellte. Noch im Jahre 1901 wurden solche Lokomotiven neu hergestellt.

Digitized by Google

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Der Präsident der Nationalversammlung hat am 16. April d. J. dem Oberbaurate im Staatsamte für Verkehrswesen Ing. Karl Alter den Titel und Charakter eines Ministerialrates, ferner am 10. Juni d. J. dem Oberinspektor der Staatsbahnen mit dem Titel eines Regierungsrates Franz Wimmer und dem Oberstaatsbahnrate mit dem Titel eines Regierungsrates Theodor Rinaldini den Titel eines Hofrates, am 12. Juni d. J. den Ministerialsekretären im Staatsamte für Verkehrswesen Dr. Josef Maschek, Dr. Josef Augste und Dr. Hugo Willner den Titel und Charakter eines Sektionsrates und dem Baurate im Staatsamte für Verkehrswesen Ing. Moriz Prinz den Titel und Charakter eines Oberbaurates, sämtlichen mit Nachsicht der Taxe und dem mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Direktor des Hauptwagenamtes der deutschösterreichischen Staatsbahnen Edmund Demelmayer aus Anlaß der erbetenen Übernahme in den dauernden Ruhestand den Charakter der fünften Rangsklasse verliehen.

Erweiterung des Wirkungskreises des Staatsamtes für Verkehrswesen. Durch eine Vollzugsanweisung der Staatsregierung vom 15. April 1919, StGBl. Nr. 239, wurde dem Staatsamte für Verkehrswesen die Behandlung der staatshoheitlichen und staatsaufsichtsrechtlichen Angelegenheiten des Luftfahrwesens mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1919 übertragen und zur Durchführung dieser Aufgabe ein der Sektion I eingegliedertes „Bureau für Luftfahrangelegenheiten" errichtet. Zur möglichst raschen und in steter Fühlung mit den Vertretern der Fachkreise durchzuführenden Förderung aller dieser Angelegenheiten wurde ein „ständiger Fachausschuß für Luftfahrtangelegenheiten" gebildet, der in regelmäßig abzuhaltenden Sitzungen bei den Arbeiten des Bureaus hinsichtlich aller fachlichen Fragen mitzuwirken hat. Zu Mitgliedern dieses Ausschusses wurden ernannt die Herren: Direktor Dr. Walter Bardas, Generaldirektor Alex. Cassinone, Verbandssekretär Dr. Fritz Dubovsky, Präsident Dr. Konstantin Economo, Universitätsprofessor Dr. Felix Exner, Industrieller Dr. Willy Gutmann, Direktor Otto Hieronimus, Industrieller Ludwig Lohner, Major Franz Mannsbarth, Direktor Ing. Karl Akermüller, Hauptmann Anton Sieber.

Ferner wurden dem Staatsamte für Verkehrswesen durch Vollzugsanweisung der Staatsregierung vom 29. April 1919, StGBl. Nr. 102, die Geschäfte der bisher vom Staatsamte für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten wahrgenommenen staatlichen Förderung des Fremdenverkehres ab 1. Mai 1919 übertragen, so daß nunmehr daselbst alle Angelegenheiten des Fremdenverkehres in einer Hand vereinigt sind. Auch für diesen Geschäftszweig wurde ein besonderes „Bureau für Fremdenverkehr" errichtet.

Begünstigte Aufnahmebedingungen für Eisenbahnbeamte und deren Angehörige im Rudolfinerhause in Wien. Eine schwer empfundene Lücke in den Wohlfahrtseinrichtungen der österreichischen Eisenbahnen bildete bisher der Mangel jedweder Vorsorge in den Fällen, in denen Beamte oder deren Angehörige chirurgische Hilfe in Anspruch zu nehmen gezwungen sind. Um die Eisenbahnbeamten von dieser Sorge soweit als möglich zu befreien, hat das Staatsamt für Verkehrswesen mit der Verwaltung des Rudolfinerhauses in Wien XIX, Billrothstraße 78, Vereinbarungen über die Gewährung chirurgischer Hilfe an d.-ö. Eisenbahnbeamte und deren Familienangehörige getroffen, durch die eine Entlastung der Beamten von dem am meisten ins Gewicht fallenden Teil der Kosten, das ist den Auslagen für die Operation selbst, eintritt und auch ein großer Teil der sonstigen Auslagen von ihnen abgewälzt wird.

Das Rudolfinerhaus stellt Staats- und Privatbeamten sowie deren Frauen und unversorgten Kindern, die sich zur Vornahme einer Operation oder nach einer Verletzung einer Anstaltsbehandlung unterziehen wollen, Einzelzimmer für Patienten der höheren Gebühr zur Verfügung.

Die Aufnahme erfolgt gegen Beibringung eines amtlichen Anmeldungsschreibens, im Dringlichkeitsfalle gegen Vorweis der amtlichen Legitimation für Eisenbahnbedienstete und deren Angehörige.

Die Entscheidung über die Aufnahme des Patienten im Rudolfinerhause und über dessen Entlassung aus der Anstalt steht dem Primararzte des Rudolfinerhauses oder dessen Stellvertreter zu.

Die Operationen werden ausschließlich vom Primararzte des Rudolfinerhauses oder von einem fallweise im Einvernehmen mit ihm gewählten Spezialarzte ausgeführt.

Nach der Operation wird der Kranke durch mindestens drei Tage in einem Einzelzimmer belassen. Nach dieser Zeit können Erwachsene in ein Zimmer mit zwei bis drei Betten, Kinder unter zehn Jahren in das gemeinsame Kinderzimmer mit zehn Betten übertragen werden. Über ärztliche Anordnung erfolgt jedoch auch eine länger andauernde Einzelunterbringung.

Auf Wunsch des Kranken wird auch für die ganze Dauer der Anstaltsbehandlung ein Einzelzimmer zur Verfügung gestellt, doch wird hiefür ein entsprechender, fallweise festzusetzender Zuschlag zur Verpflegsgebühr berechnet. Der Besuch der in Einzelzimmern untergebrachten Kranken unterliegt nicht der in der Hausordnung des Rudolfinerhauses festgesetzten zeitlichen Beschränkung, sondern nur jener, die der körperliche Zustand des Kranken erfordert.

An Verpflegskosten ist von dem Beamten ein Betrag von täglich K 30 zu leisten. Diese Verpflegskosten, der allfällige Zuschlag für dauernde Einzelunterbringung, die Kosten für die Beförderung in die Anstalt und aus dieser und die Auslagen für bandagistische Arbeiten sind von dem Beamten selbst zu tragen und unmittelbar zu entrichten.

Die Verpflegskosten sind beim Eintritt in die Anstalt für 14 Tage im voraus zu erlegen. Bei Gefahr im Verzuge begnügt sich die Anstaltsleitung mit dem vorläufigen Erlage einer entsprechenden Anzahlung. Scheidet der Kranke vor Ablauf der Zeit, für die bereits Zahlung geleistet wurde, aus der Anstalt aus, so wird der auf die nicht ausgenutzten Verpflegstage entfallende Betrag rückerstattet.

Das Entgelt für die Ausführung der Operationen, der vorgeschriebene Beitrag für die Pflegerinnenschule und die Vergütungen für chemische und mikroskopische Analysen und für Röntgenaufnahmen werden aus dem Erträgnisse des bei dem Staatsamte für Verkehrswesen zum Zwecke der Errichtung einer chirurgischen Heilstätte für Eisenbahner erliegenden Vermögen entrichtet.

Die Verrechnung hierüber erfolgt unmittelbar zwischen der Verwaltung des Rudolfinerhauses und dem Staatsamte für Verkehrswesen.

Das für die Aufnahme erforderliche amtliche Anmeldungsschreiben ist vom Vorstande der Dienststelle (Departement, Direktionsabteilung, Bahnbetriebs- oder Bahnstationsamt, Bahnerhaltungssektion, Heizhaus-, Werkstätten- oder Materialmagazinsleitung u. dgl.) auszufertigen, der der Beamte angehört. In den Fällen, in denen infolge Dringlichkeit der Spitalsaufnahme die vorherige Beschaffung eines Anmeldungsschreibens nicht möglich war, hat der Beamte dem Dienstvorstande von der erfolgten Spitalsaufnahme nachträglich Meldung zu machen oder machen zu lassen.

Digitized by Google

Um Bediensteten, die sich die zum Vorerlage der Verpflegsgebühren erforderlichen Mittel im Wege eines Vorschusses bei der Spar- und Vorschußkasse zu beschaffen beabsichtigen, die eheste Erlangung dieser Mittel zu ermöglichen, ist dafür vorzusorgen, daß derartige Vorschußansuchen auf die einfachste, die rascheste Auszahlung der Vorschußsumme gewährleistende Art behandelt werden.

Einmaliger Zuschuß für die Staatsbahnbediensteten des Ruhestandes und die Witwen und Waisen nach Staatsbahnbediensteten. Auf Grund Beschlusses des Kabinetsrates wird den Staatsbahnbediensteten des Ruhestandes und den Witwen und Waisen nach Staatsbahnbediensteten, deren Ruhe- oder Versorgungsgenüsse durch die Abteilung IX der Direktion für die Linien der Staatsbahngesellschaft im Wege der deutschösterreichischen Postsparkasse ausgezahlt werden, ein einmaliger Zuschuß bewilligt, wenn sie die deutschösterreichische Staatsbürgerschaft besitzen, der deutschen Nation angehören und eine Aushilfe auf Grund des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. September 1918, Z. 46081, Amtsblatt Nr. 99, genießen.

Dieser einmalige Zuschuß beträgt:

I.

1. Für pensionierte oder provisionierte Beamte, Honorarbeamte und Bahnärzte mit einem statutenmäßigen Ruhegenusse samt allfälligem Pensions- (Provisions-) Zuschusse:

bis einschließlich K 1000	K 250
von über K 1000 bis einschließlich K 2.000	„ 300
„ „ „ 2000 „ „ „ 17.000	„ 315

2. Für Witwen nach Beamten, Honorarbeamten und Bahnärzten mit einer Witwenpension (Witwenprovision) samt allfälligem Pensions- (Provisions-) Zuschusse:

bis einschließlich K 1000	K 200
von über K 1000 bis einschließlich K 2000	„ 240
„ „ „ 2000 „ „ „ 6000	„ 285

II.

1. Für pensionierte oder provisionierte Unterbeamte, Bahnoffiziantinnen und Diener (Wächter).	K 250
2. für die im Bezuge eines statutengemäßen Versorgungsgenusses stehenden Witwen nach Unterbeamten und Dienern (Wächtern)	„ 200

III.

1. Für provisionierte Hilfsbedienstete	K 200
2. für die im Bezuge einer Witwenprovision stehenden Witwen nach Hilfsbediensteten	„ 150

IV.

Für die ehelichen Waisen:

1. nach Beamten, Honorarbeamten und Bahnärzten mit einer Waisenpension (Waisenprovision) samt allfälligem Zuschusse bis einschließlich K 3000 oder mit einem Erziehungsbeitrage samt allfälligem Zuschusse bis einschließlich K 600, und zwar:

für jede elternlose Waise	K 150
„ „ vaterlose Waise	„ 100

2. nach Unterbeamten, Dienern (Wächtern) und Hilfsbediensteten mit einer Waisenpension (Waisenprovision) oder einem Erziehungsbeitrage, und zwar:

für jede elternlose Waise	K 100
„ „ vaterlose Waise	„ 75

V.

Für die mit fortlaufenden Gnadengaben (gnadenweisen Erziehungsbeiträgen) aus den Mitteln der Staatseisenbahnverwaltung beteilten ehemaligen Staatsbahnbediensteten sowie Witwen und Waisen nach Staatsbahnbediensteten . . . . . K 75

Jenen pensionierten oder provisionierten Beamten, Honorarbeamten und Bahnärzten (Punkt I, Z. 1), deren Ruhegenuß samt allfälligem Pensions- (Provisions-) Zuschusse den Grenzbetrag von K 17.200 zwar übersteigt, jedoch den Betrag von K 17.326 nicht überschreitet, ist der einmalige Zuschuß im zweieinhalbfachen Ausmaße der Differenz zwischen dem tatsächlichen Ruhegenusse und dem Betrage von K 17.326 flüssig zu machen. Das gleiche gilt sinngemäß für die in Punkt I, Z. 2, und Punkt IV, Z. 1, bezeichneten Personengruppen.

Jenen Staatsbahnbediensteten des Ruhestandes, die, weil sie noch in Aktivität gestanden sind, *a*) des mit dem hieramtlichen Erlasse vom 18. Dezember 1918, Z. 445/Präs., gewährten Vorschusses auf einen einmaligen Zuschuß oder *b*) auch des einmaligen Zuschusses auf Grund des hieramtlichen Erlasses vom 8. Februar 1919, Z. 262/Präs., oder *c*) auch des einmaligen Zuschusses auf Grund des hieramtlichen Erlasses vom 26. April 1919, Z. 953/Präs., teilhaftig geworden sind, ist der einmalige Zuschuß im Falle *a*) nur in dem um ein Fünftel, im Falle *b*) nur in dem um drei Fünftel gekürzten Ausmaße der oben bezifferten Beträge und im Falle *c*) überhaupt nicht flüssig zu machen.

Die Bestimmungen dieses Erlasses haben auch auf im Ruhestande befindliche Staatsbedienstete der staatlichen Eisenbahnverwaltung und auf Witwen und Waisen nach solchen Bediensteten dann Anwendung zu finden, wenn diese Personen ihre Ruhe-(Versorgungs-) Genüsse nicht zu Lasten des Zivilpensionsetats, sondern aus einem der bei der Staatseisenbahnverwaltung bestehenden Versorgungsfonds beziehen. Ehemalige Bedienstete der verstaatlichten Privatbahnen und Witwen und Waisen nach solchen Bediensteten werden den Staatsbahnbediensteten und ihren Witwen und Waisen gleichgehalten, wenn ihre Ruhe- oder Versorgungsgenüsse (fortlaufende Gnadengaben) von der Staatseisenbahnverwaltung anläßlich der Verstaatlichung der betreffenden Bahn zur Weiterzahlung übernommen oder nach diesem Zeitpunkte von ihr angewiesen worden sind.

Die Auszahlung des einmaligen Zuschusses ist, soweit es die mit dem hieramtlichen Erlasse vom 22. April 1919, Z. 875/Präs., angeordnete Scheidung der Pensions- und Provisionsparteien nach ihrer Staatsbürgerschaft und Nationalität ermöglicht, durch die Abteilung IX der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft sofort zu veranlassen.

Die Voraussetzungen des Anspruches auf den einmaligen Zuschuß und dessen Ausmaß müssen am 1. Mai 1919 gegeben sein.

Bahnbauplan Lamprechtshausen—Braunau. Von der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft wird eine Bahnlinie nach Braunau geplant, die für das Land Salzburg von großer Bedeutung ist. Sie ist die Fortsetzung der Oberndorfer Bahn von Lamprechtshausen bis Braunau und erfordert eine Länge von ungefähr 38 km. Dabei führen die Linien über Bruck, Maxdorf, Moosdorf, Eggelsberg, Gundertshausen, St. Georgen-Schwandt, Ranshofen bis Braunau durch ein fruchtbares, ertragreiches Gebiet, das sich links und rechts der neuen Bahn erstreckt. Links der Bahn werden die salzburgischen und oberösterreichischen Torfmoore erfaßt, ferner wir dder Weilhartforst und der Lachforst von rückwärts der Nutzbarmachung zugeführt. Der Betrieb soll elektrisch geführt werden.

Güterverkehr nach Triest. Vor kurzem haben in Triest Verhandlungen über die weitere Ausgestaltung des Privatgüterverkehres mit Triest zwischen Vertretern der Regierungen und Eisenbahnverwaltungen Italiens, Deutschösterreichs und

Digitized by Google

der tschecho-slowakischen Republik stattgefunden. Durch die getroffenen Vereinbarungen scheint die bahnseitige Abfertigung von Gütersendungen, und zwar in ganzen Wagenladungen wie auch als Stückgut nach den seinerzeit im Frieden gültigen Bestimmungen sichergestellt. Vom 16. Juni angefangen können die Frachtgebühren nach Wahl des Absenders zur Gänze vorausbezahlt oder überwiesen werden; Barvorschüsse und Nachnahmen nach Eingang sind in der Währung des Versandlandes zugelassen. Bis dahin muß noch die Fracht bis Tarvis vorausbezahlt und von dort ab überwiesen werden; ebenso bleiben Nachnahmen bis zu diesem Zeitpunkt noch ausgeschlossen. Auch für den gegenseitigen Wagenübergang sind entsprechende Vereinbarungen getroffen worden, die in einer in nächster Zeit stattfindenden Besprechung noch weiter ausgestaltet werden sollen. Wegen Berechnung der Frachtgebühren wurde vereinbart, daß vorläufig die Binnentarife zur Anwendung kommen, die gegenseitig behufs Auskunfterteilung an die Interessenten ausgetauscht werden. Sobald als möglich sollen aber Verhandlungen über die Erstellung durchgehender Tarife stattfinden. Schließlich wird die Zollabfertigung durch Zusammenlegung des beiderseitigen Zolldienstes in einer Station vereinfacht und beschleunigt werden. Wir möchten gerne der Hoffnung Ausdruck geben, daß diese Vereinbarungen auch wirklich durchgeführt werden und daß sie den Anfang der wiedererwachenden Vernunft in den Wechselbeziehungen der Verkehrsanstalten sind. Ob aber unsere Hoffnungen nicht wieder zu vorschnell sind?

Bewilligung zu Vorarbeiten für neue Eisenbahnen. Im zweiten Halbjahre 1918 sind folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten erteilt worden: Im Gebiete Niederösterreichs: für eine elektrische vollspurige Kleinbahn von Harland nach Pyhra und für eine vollspurige Dampflokalbahn von Erlach nach Wiesmath; im Gebiete Oberösterreichs: für eine schmalspurige elektrische Lokalbahn, abzweigend von der Linie Linz-Urfahr nach Leonfelden mit einer Abzweigung nach Gallneukirchen und für eine vollspurige elektrische Lokalbahn von Peuerbach nach Engelhartszell; im Gebiete Salzburgs: für eine vollspurige Lokalbahn für den Frachtverkehr von Grödig nach Fürstenbrunn am Untersberg (neuerliche Erteilung) und im Gebiete Steiermarks: für eine schmalspurige elektrische Kleinbahn von Bruck a. d. M. nach Kapfenberg mit mehreren Abzweigungen.

BUCHANZEIGEN.

Freytags Karte von Deutschösterreich nach dem ersten Entwurf der Friedensbedingungen von St. Germain, 1:1,500.000, 40:55 cm groß, Preis K 3. In mehrfarbiger Ausführung wird die Verstümmelung Deutschösterreichs deutlich vor Augen geführt. Ein jeder Unbefangene sieht daraus, daß dieser „Friede" das Ende Deutschösterreichs bedeutet. Gegen Einsendung des Betrages liefert jede Buchhandlung sowie auch der Verlag die sehr empfehlenswerte Karte.

Die Zukunftsbesoldung der Angestellten. Von Ferdinand Ertl. Verlag der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner, Wien, VI/2, Matrosengasse 9. Preis K 3·50.

Ertl, der Vorsitzende der genannten Gewerkschaft, behandelt das für alle Angestellten so hochwichtige Thema vielseitig und gründlich. Der vom zwischenstaatsamtlichen Komitee ausgearbeitete Entwurf für ein Rahmengesetz zur künftigen Staatsbediensteten-Besoldung, dann der von Ertl verfaßte und bereits im Eisenbahnbeirate eingereichte Entwurf über die Besoldungsregelung der Eisenbahner sind wiedergegeben. Die bereits durchgeführten Besoldungsänderungen bei der Österr.-ungar. Bank und bei der Gemeinde Wien werden ebenfalls besprochen und mit dem vorgeschlagenen Entwurf verglichen.

Reiche Ziffernzusammenstellungen und verschiedene Beispiele ermöglichen eine genaue Berechnung der Wirksamkeit des Ertlschen Entwurfes. Der Verfasser betrachtet diese Regelung der Geldbesoldung nur als einen Übergang, welche ehebaldigst aber durch eine auf das Mindestmaß der Versorgung aufgebaute Sachversorgung abgelöst werden soll. Nur in dieser erblickt Ertl die Befreiung der Angestelltenfamilien von den Wohnungs-, Nahrungs- und Bekleidungssorgen.

Das Büchlein verdient die volle Aufmerksamkeit aller Angestellten, unter welchen Begriff vom Verfasser auch die Privatangestellten miteinbezogen werden, deren Besoldungsänderung von ihm mitgefordert wird.

Die Bergstadt (Breslau, Bergstadtverlag Wilh. Gottl. Korn, Preis vierteljährig Mk. 4). In dem mit fünf schönen Kunstbeilagen in Farben- und Tondruck und einer für die Osterzeit passenden Musikbeilage ausgestatteten Aprilheft der von Paul Keller herausgegebenen Monatsschrift reihen sich der Fortsetzung des Wiener Romans von Anna Hilaria v. Eckhel: „Nanni Gschaftelhuber" noch vier fesselnde Beiträge erzählender Art an, ferner zwei heitere Stücke und verschiedene andere anregende Darbietungen. Hervorheben möchten wir die Schilderung des berühmten Isenheimer Altars von Matthias Grünwald, dessen Verlust an die Feinde droht.

Dem heutigen Hefte liegt ein Prospekt der G. m. b. H. für technische und chemische Bedarfsarbeiten „PRAECISA" bei, auf den besonders aufmerksam gemacht wird.

KLUBNACHRICHTEN.

Veränderungen im Stande der Klubmitglieder im ersten Halbjahre.

Eingetreten sind als ordentliche Mitglieder die Herren:
Jung Emil, Maschineningenieur.
Khittel Wladimir, Assistent, Hadersdorf-Weidlingau.
Prinz Moriz, Oberbaurat.
Radda Heinrich, Oberst i. R.
Schmidl Wolfgang, Dr., Sekretär;

als außerordentliche Mitglieder:

Herr Demca Eugen, Oberleutnant.
Frau Ettinghausen Marianne, Oberstleutnantsgattin.
Herr Mändl Adolf, Industrieller.
Frau Mayer Amalie, Stationsvorstandswitwe.

Gestorben sind die Herren ordentlichen Mitglieder:

Cavallar Emil, Oberinspektor.
Haunold Ernst, Oberinspektor.
Klein Anton, Oberinspektor.
Kuttig-Domberg Zdenko, Regierungsrat.
La Ruelle Paul, Generaldirektor.
Ludvigh Julius v., Geheimrat, Budapest.
Mayer Franz, Stationsvorstand, Gmünd.
Pitter Friedrich, Oberinspektor.
Rosenberg August, Oberstleutnant.
Schmidl Arnold Heinrich, Direktor.
Tedesco Wilhelm, Oberrevident.
Tomschik Adolf, Oberrevident.
Wiesgrill Rudolf, Oberrevident;

das außerordentliche Mitglied:

Frau Florian Leopoldine, Oberbauratswitwe.

Digitized by Google

Stand der Mitglieder am 30. Juni 1919: 6 Ehrenmitglieder, 587 ordentliche, 73 außerordentliche, 1 lebenslängliches, 49 unterstützende, zusammen 716 Mitglieder.

Herr Oberinspektor Siegfried Burger ist dem Wirtschaftsausschusse als Mitglied beigetreten.

Niederschrift über die am 29. April 1919 abgehaltene 42. Hauptversammlung des Klubs österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Die Hauptversammlung wurde durch den Präsidenten Dr. Heinrich Wittek mit folgender Ansprache eröffnet:

Geehrte Herren!

Indem ich die in unseren Satzungen vorgesehene, unter allen Umständen beschlußfähige, außerordentliche Hauptversammlung eröffne, begrüße ich die anwesenden Klubmitglieder herzlichst und berichte, daß die für ½6 Uhr angesetzte 42. ordentliche Hauptversammlung nicht beschlußfähig war, da nur 37 ordentliche Mitglieder anwesend waren, somit das unserem derzeitigen Stande von 611 ordentlichen Mitgliedern entsprechende Zehntel stimmberechtigter Mitglieder nicht vollzählig war. Die Polizeidirektion wurde von der Abhaltung der heutigen Hauptversammlung am 1. April l. J. schriftlich verständigt.

Bis nun liegen von den Herren Oberstaatsbahnrat Julius Deinlein und Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen Entschuldigungen ihres Fernbleibens vor.

Zur Prüfung des Versammlungsberichtes ist die Ernennung zweier Verifikatoren notwendig; ich stelle an die Herren Regierungsrat Dr. Hilscher und Oberrevident Robert Fischer die Bitte, dieses Amt gütigst übernehmen zu wollen.

Katastrophale Ereignisse fallen in die kurze Spanne Zeit seit unserer letzten Hauptversammlung.

Wir sprachen damals die Hoffnung aus, uns den Frieden erkämpfen zu können, den Frieden, den wir alle sehnlichst wünschten und mit ihm das Ende einer langen Kette von Schmerz, Trauer und Entbehrungen aller Art. Es sollte anders kommen. Wir mußten es schmerzlich miterleben, wie unsere ruhmreiche Armee, die in siegreichen Kämpfen den numerisch und technisch überlegenen Feinden an allen Fronten erfolgreich widerstanden hatten, von staatsfeindlichen Umtrieben, die vom Auslande und von dem wirtschaftlich furchtbar geschwächten Hinterland kamen, in ihrem Zusammenhange gelockert und teilweise verseucht wurde.

So gelang es unseren Feinden, durch Falschwerbung und wirtschaftliche Absperrung grausamster Art die Monarchie zum Abbruche der Kampfhandlungen zu zwingen. Mit dem Zusammenbruch der Heeresmacht stürzte auch die Monarchie zusammen.

Wenngleich im Gefolge dieses Umsturzes das heimische Eisenbahnwesen durch die Zerstückelung in Nationalstaaten zersplittert und damit diesem Berufskreise und seinen Angehörigen die schwerste Wunde geschlagen wurde, wollen wir doch den Mut nicht sinken lassen und die Hoffnung auf eine bessere Zukunft nicht aufgeben. Wir wollen vielmehr daran festhalten, daß der Zusammenschluß des ganzen Volkes zu einträchtiger, produktiver Arbeit diese Zukunft verbürgt. In diesem Sinne wollen auch wir, meine Herren, bestrebt sein, uns den neuen Verhältnissen vorbehaltlos anzupassen und in tätiger Arbeit dazu mitzuwirken, daß die Eisenbahnen Deutschösterreichs ihren rühmlichen Traditionen gemäß den Wiederaufbau unseres Wirtschaftslebens unterstützen.

Ehe ich zur Erledigung der Tagesordnung übergehe, erfülle ich die schmerzliche Pflicht, der uns im verflossenen Jahre durch den Tod entrissenen Mitglieder trauernd zu gedenken.

Der Herr Schriftführer wird die Namen der verstorbenen Mitglieder verlesen.

Schriftführer Ing. Taussig liest: Im Jahre 1918 sind gestorben die Herren:

Ferdinand Bruscha, Oberrevident i. R.,
Ferdinand Burger, Oberinspektor i. R.,
Dr. Alexander Eger, Präsident der Südbahn,
Nikolaus Fischmeister, Direktorstellvertreter der K. F.-Nordbahn,
Josef Fleischer, Oberstleutnant,
Franz Florian, Oberbaurat,
Otto Gebauer, Hofrat,
Jaroslaw Khittel-Westhort, Hofrat,
Dr. Anton Koblitz, Ministerialrat,
Theodor Leden, Zentralinspektor i. R.,
Oskar Leitner, Hauptmann,
Dr. Josef Nilius, Generalsekretär,
Karl Redlich, Oberbaurat,
Friedrich Schlemüller, Oberbaurat,
Ing. Viktor Schützenhofer, Hofrat,
Dr. Josef Schwab, Oberinspektor i. R.,
Anton Spiess, Sektionschef,
Faustin Wysocki, Oberinspektor i. R.

Der Vorsitzende: Sie finden in dieser leider allzu langen Reihe bedeutende Persönlichkeiten, die teils in voller Ausübung ihres Berufes, teils im Ruhestande vom unerbittlichen Tode hinweggerafft wurden. Mit allen verband uns ein unzerreißbares Band kameradschaftlicher Zugehörigkeit, das in unserer treuen Erinnerung noch weiter fortlebt und uns fortdauernd begleiten wird.

Sie, meine Herren, haben Ihrer Trauer um die Verlorenen durch Erheben von den Sitzen sichtbaren Ausdruck gegeben; ich werde dafür sorgen, daß diese Kundgebung in der Niederschrift die gebührende Erwähnung finde.

Wenn ich nun zur Eröffnung der Tagesordnung übergehe komme ich zu Punkt 1: Bericht des Ausschußrates über das Verwaltungsjahr 1918.

Herr Oberrevident Robert Fischer hat hiezu das Wort erbeten; ich erteile es ihm.

Oberrevident Fischer: Ich glaube beantragen zu dürfen, daß von der Verlesung des Jahresberichtes abgesehen werden kann, da er sich seit einigen Tagen im Besitze aller Klubmitglieder befindet.

Präsident: Ich bringe diesen Antrag zur Abstimmung und ersuche die Herren, die dafür sind, dies durch Erheben der Hand anzuzeigen.

Der Antrag ist angenommen, weshalb der Jahresbericht nicht verlesen wird.

Die während des Krieges bestandenen und auch nach dessen Beendigung nicht geschwundenen wirtschaftlichen Einschränkungen und Störungen zwangen auch uns zu manchen unliebsamen Beschränkungen unserer Klubtätigkeit.

Der Jahresbericht wird Ihnen, meine Herren, gezeigt haben, wie groß die Hemmungen und Schwierigkeiten waren, die unserer Vereinigung im verflossenen Jahre im Wege standen und wie sehr wir allen beteiligten Kameraden zu Dank verpflichtet sind für ihre aufopfernde, mühevolle Tätigkeit, die sie der Aufrechterhaltung unseres Klublebens widmeten.

Nebst einer großen Zahl uns gebotener fachlich hochstehender Vorträge hatten wir im Berichtsjahre auch Gelegenheit, eine Reihe von Besichtigungsausflügen unter bewährter Führung zu unternehmen. Wir fühlen uns verpflichtet, allen Herren zu danken, die in den bezüglichen Ausschüssen die Durchführung dieser Unternehmungen leiteten, insbesondere aber Herrn Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler, dem unermüdlichen, immer Neues schaffenden geschäftsführenden Vizepräsidenten unseres Klubs.

Wir erinnern uns alle mit dankbarer Genugtuung der im verflossenen Sommer auf die Anregung des ungar. Eisenbahn- und Schiffahrtsklubs eingeleiteten Zuwendungen von Lebensmitteln an die österr. Eisenbahnbediensteten. An dieser Zuwendung beteiligten sich alle ungarischen Eisenbahnbediensteten. Mit der schlüsselmäßigen Aufteilung der Lebensmittel wurde unser Klub betraut, der nach erfolgter Rücksprache mit dem ungarischen Bruderklub bezüglich einiger Wünsche in der Aufteilung sich dieser Aufgabe gerne unterzog. Hiebei fanden wir durch das bestandene Eisenbahnministerium, das die Einlagerung der Lebensmittel übernahm sowie ihre Aufteilung an einzelne Personalvereinigungen besorgte, dankenswerte Unterstützung.

Diese, von den edelsten Absichten getragene Unternehmung wurde leider durch den im Herbst 1918 erfolgten Eintritt der bekannten Ereignisse unterbrochen.

Unser Klub wird nach Eintritt geregelter Verhältnisse die Fühlung mit dem ungarischen Klub wieder aufnehmen und das bisherige Ergebnis rechnungsmäßig abschließen und vorlegen.

Ehe ich diesen Gegenstand verlasse, erbitte ich mir Ihre Zustimmung, daß ich allen jenen, die sich an der großen Arbeit und Mühewaltung bei der Übernahme und Verteilung der Lebensmittel beteiligten, den wärmsten und aufrichtigsten Dank ausspreche. In erster Linie gilt dieser Dank unserem Schriftführer Herrn Inspektor Ing. Taussig und dessen Frau Gemahlin, die an allen notwendigen anstrengenden Arbeiten in selbstloser Weise teilnahm. Besondere Anerkennung schulden wir unserer Kanzleibeamtin Frl. Fritzmann, die mit unermüdlichem Fleiße und Gewissenhaftigkeit die Durchführung der Verteilung besorgte.

Wir gelangen zu Punkt 2 der Tagesordnung. Ich bitte Herrn Inspektor Hanausek den Bericht der Rechnungsprüfer vorzulegen.

Inspektor Hanausek liest:

Hochgeehrte Hauptversammlung!

Herr Oberingenieur Kulka, Herr Inspektor Rössner und meine Wenigkeit haben am 6. März 1919 festgestellt, daß die Buchführung und Kassagebarung des Ausschußrates des Klubs österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten hinsichtlich der Einnahmen und Ausgaben nach sorgfältiger Prüfung der gesamten Rechnungsbelege und des Vermögensstandes vollkommen richtig befunden wurde.

Digitized by Google

Gleichzeitig wurde unsererseits die Gebarung der Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, des Geselligkeits-, Begünstigungs- und Exkursionskomitees, die Klubwirtschaftskasse sowie die Verwaltung der Sekretariatskasse einer genauen Prüfung unterzogen, und es wird hiemit bestätigt, daß die Rechnungen mit dem Kassenstand vollkommen übereinstimmen und Bücher und Geldgebarung mit größter Gewissenhaftigkeit geführt wurden.

Es kann von dieser Stelle aus nur wiederholt betont werden, daß den mit der Führung der Bücher und des Kassenwesens betrauten Herren Ausschußräten und dem Herrn Klubsekretär für die besondere Mühewaltung bester Dank und vollste Anerkennung gebühren. Daher gestatte ich mir den Antrag zu stellen:

Die hochgeehrte Hauptversammlung wolle den Rechnungsabschluß für das Kalenderjahr 1919 genehmigend zur Kenntnis nehmen und der Klubleitung die Entlastung erteilen.

Präsident: Wünscht jemand zu diesem Antrage das Wort?

Da dies nicht der Fall ist, bringe ich den Antrag zur Abstimmung und bitte jene Herren, die dem gestellten Antrage gemäß die Entlastung erteilen wollen, die Hand zu erheben.

Ich bitte um die Gegenprobe.

Die Entlastung ist einstimmig angenommen und mit ihr der Geschäftsbericht des Ausschußrates zur Kenntnis genommen.

Ich spreche den Herren Rechnungsprüfern für ihre Mühewaltung den wärmsten Dank aus.

Ich gehe zu Punkt 3 der Tagesordnung über. Es ist die Wahl eines Vizepräsidenten, eines Schriftführers sowie von sechs Ausschußräten vorzunehmen.

Nach § 9 unserer Satzungen endet im Jahre 1918 die Amtsdauer folgender Herren:

Vizepräsident Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler,

Schriftführer Inspektor Ing. Maximilian Taussig;

Ausschußräte: Hofrat Emanuel Bittner, Oberstleutnant, Obersanitätsrat Dr. Andreas Bogdan, Regierungsrat Emil Guisolan, Sektionschef Viktor Reiber, Staatsbahnrat Bernhard Stöger, Zentralinspektor Anton Wenzl.

Zur Vornahme der Wahl bitte ich die ausgefüllten Stimmzettel, und zwar für den Vizepräsidenten den grauen, für den Schriftführer den grünen und für die Ausschußräte den weißen Stimmzettel abzugeben. Ferner bitte ich die Herren Inspektor Hanausek, Inspektor Rösner und Regierungsrat Schubert sich der Mühewaltung der Wahlprüfung gütigst unterziehen zu wollen, zu welchem Zwecke ich die Sitzung auf kurze Zeit unterbreche.

Präsident (nach der Pause): Im Punkt 3 der Tagesordnung ist auch die Wahl der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter vorgesehen. Dieser Teil der Tagesordnung kann während der Vornahme der Wahlprüfung erledigt werden, weshalb ich bitte, diese Wahl vorzunehmen. Hiezu hat sich Herr Regierungsrat Dr. Hilscher zum Worte gemeldet.

Ich erteile ihm das Wort.

Herr Dr. Hilscher: Ich beantrage die Herren Inspektor Karl Hanausek, Oberrevident Adolf Nowak, Inspektor Julius Rösner zu Rechnungsprüfern, die Herren Oberingenieur Otto Kulka, Oberinspektor Josef Schlüsselberger und Oberstaatsbahnrat Dr. Max Wolf zu deren Stellvertretern durch Zuruf zu wählen.

Präsident: Sind die Herren mit diesem Antrage einverstanden? Es ist dies der Fall, weshalb ich jene Herren, die dafür sind, daß die vom Antragsteller genannten Funktionäre durch Zuruf zu wählen seien, bitte, die Hand zu erheben.

Bitte um die Gegenprobe.

Der Antrag ist angenommen und die Herren Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter sind hiemit einstimmig gewählt.

Ich erhalte eben das Ergebnis der beendeten Wahlprüfung und teile selbes mit:

Anzahl der abgegebenen Stimmzettel 29.

Gewählt wurden:

Zum Vizepräsidenten Herr Sektionschef Viktor Reiber	mit	29	Stimmen
zum Schriftführer Herr Inspektor Ing. Maximilian Taussig	„	29	„
zu Ausschußräten die Herren:			
Oberinspektor Siegfried Burger	mit	25	Stimmen
Staatsbahnrat Dr. Michael Epstein	„	27	„
Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler	„	25	„
Inspektor Ing. Gustav Lihotzky	„	29	„
Inspektor Athanasius Prell	„	24	„
Regierungsrat Franz Wimmer	„	25	„

Es gereicht mir zur großen Freude, die aus der Wahl hervorgegangenen Herren herzlichst begrüßen zu können. Ich bin dessen sicher, daß ihnen allen das Blühen und Gedeihen unserer Vereinigung in gleicher Weise am Herzen liegt und lege großen Wert darauf, aussprechen zu dürfen, daß wir alle in den neu hinzukommenden Herren eine außerordentlich willkommene Verstärkung der Arbeitskraft des Ausschußrates erblicken.

Punkt 4 und 5 der Tagesordnung zusammenfassend, gebe Ihnen bekannt, daß in der Ausschußratssitzung vom 14. März 1919 angeregt wurde, in Anpassung an die geänderten Verhältnisse in unserem Staate mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1920 den Titel unseres Klubs zu ändern in „Eisenbahn- und Schiffahrts-Klub in Wien". Der Titel unserer Klubzeitung wäre gleichfalls zu ändern in „Eisenbahn-Zeitung, Zeitschrift des Eisenbahn- und Schiffahrtsklubs in Wien".

Ich stelle die Frage, ob von irgendeiner Seite gegen diese Anregung etwas eingewendet wird?

Es ist dies nicht der Fall, weshalb ich zur Abstimmung darüber schreite und die Herren, welche für die beiden Titeländerungen in der vom Ausschußrate gestellten Form sind, bitte, die Hand zu erheben.

Gegenprobe!

Die Anträge sind einstimmig angenommen, der Ausschußrat wird daher auf Grund dieser Ermächtigung an die notwendige Änderung unserer Satzungen schreiten.

Zu Punkt 6 der Tagesordnung: „Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge", bemerke ich, daß solche Anträge in der satzungsmäßigen Frist nicht gestellt wurden, weshalb dieser Punkt entfällt, womit auch die Tagesordnung erschöpft ist.

Wünscht jemand noch das Wort?

Da dies nicht der Fall ist, obliegt mir noch die Pflicht, Ihnen allen für Ihre Mitwirkung an der diesjährigen Hauptversammlung zu danken. Ich spreche weiters den Wunsch aus, daß Ihnen allen die Möglichkeit geboten sei, sich während des Sommers zu erholen und zu stärken zu neuer Tätigkeit und gedeihlichem Schaffen. Auf ein herzliches Wiedersehen im Herbste!

Der Schriftführer:
Ing. Taussig.

Geprüft und richtig befunden:
Dr. Hilscher. Fischer.

Bericht über die Klubversammlung am 29. April 1919.

Der Präsident Dr. Heinrich Wittek begrüßte die versammelten Damen und Herren und teilte folgendes mit:

„Seit der letzten Klubversammlung hat uns der Tod ein langjähriges, hochgeschätztes Mitglied entrissen, Herrn Ingenieur Josef Hardy. Wir betrauern dessen Ableben aufrichtig, da der Klub an demselben ein treues, anhängliches Mitglied verloren hat. Wir werden dem Verstorbenen ein stetes, ehrendes Gedenken bewahren.

Als Abschluß unserer heurigen Vortragssaison findet morgen Mittwoch um 5 Uhr nachmittags ein Diskussionsabend über die von Herrn Oberst Johann Meister in seiner Vortragsserie zum Ausdrucke gebrachten Anregungen und Anschauungen statt, und sind bereits mehrere Herren zum Worte gemeldet.

Heute haben wir das Vergnügen, von Herrn Ministerial-Vizesekretär Dr. Ernst Appelt einen Vortrag über „Die Reichseisenbahnen in ihrer geschichtlichen Entwicklung" zu hören, dem wir mit Interesse entgegensehen.

Nach dem Vortrage findet die Verteilung der Diplome und Ehrenzeichen an die dem Klub nunmehr seit 40 bezw. 25 Jahren angehörenden Mitglieder und hierauf die diesjährige Hauptversammlung statt.

Wenn zu diesen geschäftlichen Mitteilungen keine Bemerkung zu machen ist, lade ich Herrn Dr. Appelt ein, mit seinem Vortrage zu beginnen."

Der ebenso interessante als lehrreiche Vortrag legte über eine gründliche Beherrschung dieses schwierigen und umfangreichen Stoffes Zeugnis ab. Der Präsident dankte Herrn Dr. Appelt, dessen sehr beifällig aufgenommene Ausführungen in ihrer Gänze in diesem Blatte zum Abdrucke gelangen werden, aufs herzlichste.

Bei der nun folgenden Verteilung der Diplome und Ehrenzeichen hielt der Vorsitzende folgende Ansprache an die Jubilare:

„Sehr geehrte Herren!

Es gereicht mir zu aufrichtiger Befriedigung, Sie als Jubilare des Klubs herzlichst begrüßen zu können.

Vierzig Jahre lang haben die Herren Oberrevident Albert Bruckmann und Kammerrat Artur Brüll in Bielitz treu zu unserem Klub gehalten und dessen Bestand und Gedeihen gefördert.

Herr Brüll ist leider durch die bestehenden Verhältnisse außerstande, hier zu erscheinen und hat sich daher entschuldigt.

Digitized by Google

Zehn unserer Mitglieder, und zwar die Herren:
Oberstaatsbahnrat Julius Deinlein,
Ingenieur Josef Hardy,
Regierungsrat Dr. Franz Hilscher,
Direktor Dr. Franz Höchsmann,
Inspektor Anton Jawezcki-Nalecz,
Oberstaatsbahnrat Dr. Alfred Polaczek,
Sektionschef Viktor Reiber,
Inspektor Gustav Reich,
Inspektor Heinrich Schneider, Teplitz, und
Oberstaatsbahnrat Eduard Zwack

haben heuer das 25. Jahr ihrer Zugehörigkeit zum Klub vollendet. Wir betrachten diese Mitglieder als die Säulen, auf denen unsere Ziele, unsere Bestrebungen ruhen.

Von diesen haben wir leider Herrn Ing. Josef Hardy vor wenigen Tagen begraben; ich habe der Trauer des Klubs über diesen wirklich sehr schmerzlichen Verlust bei der vorhergehenden Klubversammlung Ausdruck gegeben.

Die Herren Oberstaatsbahnrat Julius Deinlein, Direktor Dr. Franz Höchsmann, Inspektor Anton Jawecki-Nalecz und Oberstaatsbahnrat Dr. Alfred Polaczek sind verhindert heute hier zu erscheinen.

Ich spreche im Namen des Klubs allen Jubilaren den herzlichsten Dank für ihre Treue und Anteilnahme an unseren Bestrebungen aus, und wünsche und hoffe, alle noch durch viele Jahre zum Besten des Klubs und dessen weiterer Entwicklung wirken zu sehen.

Ich bitte nunmehr die erschienenen Herren das Diplom und das Ehrenzeichen entgegenzunehmen."

Im Namen der Jubilare dankte hierauf Herr Sektionschef Reiber dem Präsidenten für die freundlichen Worte, indem er unter lebhaftem Beifall der Versammlung versicherte, daß alle heute durch Verleihung von Diplomen ausgezeichneten Mitglieder es sich gewiß zur Ehre anrechnen werden, getreu dem leuchtenden Vorbilde unseres verehrten Klubpräsidenten stets und unter allen Umständen die Ziele und Bestrebungen unseres Klubs hochzuhalten.

Diskussion über den Vortrag des Herrn Oberst Johann Meister über „Unsere Eisenbahnen und Schiffahrt im Weltkriege".

Einem von vielen Seiten ausgesprochenen Wunsche Rechnung tragend, veranstaltete der Vortragsausschuß eine Diskussion über das Thema, die am 23. und 30. April 1919 unter Vorsitz unseres Präsidenten und Anwesenheit einer großen Zahl militärischer und ziviler Vertreter des Eisenbahndienstes in unseren Klubräumen stattfand. Hiebei nahm eine Reihe von Fachmännern Gelegenheit, in sehr interessanter Wechselrede manche im Vortrage des Herrn Oberst Meister enthaltenen Ausführungen vom jeweiligen Standpunkte des Redners zu beleuchten und näher aufzuklären.

Es ist beabsichtigt, in einer der nächsten Nummern unserer Klubzeitung die Ausführungen der einzelnen Redner in möglichster Vollständigkeit zu bringen. Für heute sei nur angeführt, daß sich an der Wechselrede die Herren Hofrat Dr. Rudolf Schmitz, Hauptmann Rudolf Töpfer, Professor Friedrich Steiner, Oberrevident Robert Fischer, Oberst Emil Ratzenhofer, Oberstleutnant Leidl und Dr. Emil Weinberg beteiligten. Zum Schlusse ergriff Herr Oberst Meister das Wort und dankte allen Herren für das Interesse, welches seinem Thema allseits entgegengebracht wurde.

Diskussionsabende über die „Vermögensabgabe".

Diese vom Vortragsausschusse angeregte, interessante und aktuelle Diskussion fand unter recht zahlreicher Beteiligung am 6. und 12. Mai l. J. in unseren Klubräumen statt.

Herr Lary, ein Bankfachmann, stellte sich dem Klub in liebenswürdiger Weise als Diskussionsleiter zur Verfügung und fand reichlich Gelegenheit, die zahlreichen an ihn gerichteten Fragen über das trotz so vieler Verordnungen noch immer nicht klare Bild des Wesens der Vermögensabgabe zu beantworten und hiedurch aufklärend zu wirken.

Am Schlusse des zweiten Abends dankte unser Präsident im Namen der Anwesenden Herrn Lary für die Anhaltspunkte, die er uns gab, die das Studium aller Vorschriften wesentlich erleichtern werden, was um so dankbarer anzuerkennen ist, als das restlose Erfassen der ganzen Materie derzeit wohl nicht möglich sein dürfte.

Ing. Taussig,
Schriftführer.

Wechselrede über den Vortrag des Obersten Johann Meister „Unsere Eisenbahn und Schiffahrt im Weltkriege".

(Vergl. Heft 5 der „Ö. E. Z." vom 1. 5. 1919, Seite 49.)

Unserem Berichte über diese, drei Abende umfassende Vortragsfolge lassen wir nunmehr auch eine Mitteilung über die daran anschließende Wechselrede folgen, die infolge der starken Beteiligung zwei weitere Klubabende, und zwar am 15. 4. und 30. 4. in Anspruch nahm. Zunächst erläuterte der liquidierende Chef des Feldeisenbahnwesens Oberst des Gstb. Emil Ratzenhofer — anknüpfend an die Ausführungen des Vortragenden betreffend das Wesen und die Gliederung der militärischen Leitung des Eisenbahnkriegsverkehres — die Gründe, die vom Standpunkte der staatsrechtlichen Organisation dazu führten, die Leitung des gesamten Militäreisenbahnwesens in die Hände von Offizieren zu legen. Bezüglich einiger sonstiger von Oberst Meister berührter strittiger Fragen äußerte sich Ratzenhofer wie folgt:

Die von Oberst Meister scharf gegeißelten Reibungen zwischen Militär-Eisenbahnbehörden und den staatlichen und privaten Eisenbahndienststellen sind meist auf den Umstand zurückzuführen, daß die ersteren eben berufen waren, die harten Forderungen des Krieges den zivilen Bahnstellen zu übermitteln; dabei darf man aber nicht vergessen, daß sie nicht die Veranlassung dieser Forderungen waren.

Die selbständige Stellung, die sich der Chef des Feldeisenbahnwesens und die Militär-Eisenbahnbehörden im Frühjahr 1915 errangen, befähigte sie, die Interessen des Bahnbetriebes gegen schädigende Einflüsse sonstiger höherer und niederer Kommandos der Armee mit Erfolg zu vertreten. Der Redner gab die Verschiedenheit der Auffassungen in Dienstbuch J-19 „Instr. f. d. Eisenbahnkriegsverkehr" und E-57 „Etappensvorschrift" in wichtigen Punkten zu und meinte, daß im allgemeinen Übergriffe der Militär-Eisenbahnbehörden um so häufiger vorkamen, je schlechter die Bahn arbeitete und je gewaltiger die unmittelbaren Einflüsse der kriegerischen Handlungen auf den Verkehr waren.

Für den Eisenbahnkriegsverkehr kennzeichnend sei die stoßweise und selten vorauszusehende Beanspruchung der Bahnen. Für die meisten Militärbeförderungen mußte daran festgehalten werden, daß sie Sendungen an Empfänger unbekannten oder wechselnden Aufenthaltes waren. Hierauf gründete sich auch die Notwendigkeit der Instradierung der Transporte. Die Instradierungstechnik der vielen kleinen Transporte mußte sich aber den Verschub- und Verkehrsbedürfnissen anpassen. Ratzenhofer erwähnte ferner, daß die Militär-Eisenbahnbehörden alles aufboten, um die Bahnen vor dem Chef des Ersatzwesens, den er als die erste revolutionäre Schöpfung bezeichnete, die gesetzwidrig in den Wirkungskreis der bestehenden militärischen Ministerien eingriff, zu schützen.

Hieran schloß der nächste Redner — Hofrat Dr. Rudolf Schmitz —, der als Staatsbahndirektor von Triest mit dem Amtssitze in Laibach gewissermaßen im Eisenbahnfrontdienste gestanden hatte, warme Worte der Anerkennung für die tapfere und ausdauernde Haltung des Eisenbahnpersonals der Süd- und Staatsbahn an der Isonzofront, welches Personal seinem schweren und gefahrvollen Dienste im feindlichen Artillerie- und Infanteriefeuer auf offener, deckungsloser Strecke während der zwölf mörderischen Isonzoschlachten mit bestem Erfolge nachgekommen ist. Er vertrat sodann unter Hinweis auf seine Erfahrungen den Standpunkt, daß die bestandenen Vorschriften den Militär-Eisenbahnbehörden einen Wirkungskreis einräumten, der weit über die Grenzen ihrer Zuständigkeit hinausging; dies hatte dann meist zur Folge, daß die fachmännische Einflußnahme der Bahnbehörden zum Schaden des Eisenbahnkriegsverkehres unterbunden wurde. Auch wäre es zweckmäßiger gewesen, wenn man die Vertretung der bahnseitigen Interessen gegenüber den Armeekommandos usw. den Bahnverwaltungen überlassen hätte, die unbehindert durch den Zwang der militärischen Unterordnung jedenfalls mit größerem Nachdruck aufgetreten wären, als dies seitens der im militärischen Abhängigkeitsverhältnis befindlichen Feldtransportleitungen der Fall gewesen sei.

Hatten die Zuhörer bei den Worten des Hofrates Schmitz Gelegenheit, die Anschauungen vom leitenden Standpunkte einer Bahnverwaltung im Kriegsgebiete kennen zu lernen, so waren die oft mit köstlichem Humor gewürzten Mitteilungen des nun folgenden Redners — Oberrevidenten Hauptmannes Töpfer — für die Kenntnis der Exekutive von hoher Bedeutung, und dies um so mehr, als Döpfer nur Selbsterlebtes von nahezu allen Kriegsschauplätzen, aus dem Dienstbetriebe von Feldtransportleitungen, aus den Verhältnissen bei den Heeresbahnen des Nordens und Südens vom Gesichtspunkte eines Mannes berichtete, der inmitten des pulsierenden Lebens des Verkehrsdienstes gestanden und dabei selbst tatkräftigst Hand angelegt hatte. Manch wunde Punkte wurden da berührt, auf manche Mißstände freimütig hingewiesen. Insbesondere wandte sich der Redner gegen die meist zu weit getriebene Geheimhaltung militärischer Anordnungen den Bahnorganen gegenüber, welche Maßnahmen keinen Unterschied kannten zwischen wirklich streng vertraulichen operativen An-

Digitized by Google

gelegenheiten und belanglosen Dingen; dies mußte natürlich zu einer stets oberflächlicher werdenden Behandlung aller solcher Angelegenheiten zum Schaden der ersteren führen. Mit den Ausführungen des Obersten Meister über den besonderen Wert der Kriegsfahrordnung konnte sich der Redner nicht einverstanden erklären, da diese — weil zu wenig elastisch — die Ursache häufiger Verkehrsstörungen gewesen sei.

Es folgte nun eine erschöpfende und fachmännisch überaus wertvolle Abhandlung des Professors Steiner auf Grund seiner Erfahrungen im Eisenbahnkriegsverkehr als höherer Funktionär der Generalinspektion, wobei nahezu alle Gebiete dieses Verkehres in ihren Beziehungen zu den im Vortrage des Hauptredners geäußerten Anschauungen berührt wurden.

Oberstleutnant Ludwig Leidl des Eisenbahnregiments kennzeichnete den Unterschied und den Wirkungskreis der vorwiegend technisch vorgebildeten Offiziere des Eisenbahnregiments gegenüber den übrigen, im militärischen Eisenbahnwesen verwendeten Offizieren, die eine mehr generalstabsmäßige Tätigkeit zu entfalten hatten.

Die nun folgenden Ausführungen des Oberrevidenten Fischer ergänzten die Darstellungen der vorhergehenden Redner insofern, als sie sich auf die Erfahrungen eines Beamten gründeten, der während der ganzen Dauer des Krieges den Eisenbahnverkehr im Hinterlande zu beobachten Gelegenheit hatte. Treffend war unter anderem dessen Bemerkung, daß nicht so sehr der rollende, sondern der mit langen Aufenthalten in der Station stehende Zug die Ursache der meisten Verkehrsstörungen gewesen ist.

Den Schluß der Wechselrede bildeten die interessanten Bemerkungen des Dr. Weinberg, der in Erweiterung der einschlägigen Stellen in der Hauptrede auf den Zivilverkehr im Rahmen der militärischen Inanspruchnahme der Eisenbahnen, auf das wirtschaftliche Moment des Kriegsverkehres, auf die Erweiterung des Eisenbahnnetzes unter dem Einfluß strategischer Gesichtspunkte, auf die Neutralisierung der Fahrbetriebsmittel und andere hiemit zusammenhängende Gebiete mit großer Sachkenntnis hingewiesen hat.

Oberst Meister bemerkte im Schlußworte mit Genugtuung und aufrichtigstem Danke, daß die Redner auf seine Absichten, die Wechselrede als erläuternde Ergänzung seines Vortrages aufzufassen, in verständnisvollster Weise eingegangen seien und dem Skelett seiner Darstellung aus dem reichen Schatze ihrer Erfahrungen und Kenntnisse erst Fleisch und Blut verliehen haben. Die Wechselreden enthielten, nach den Worten Meisters, zahlreiche lehrreiche Beiträge und schätzenswerte Aufklärungen, die er bei seinen weiteren historischen Arbeiten als Vorstand der verkehrsgeschichtlichen Abteilung des Kriegsarchivs nutzbringend zu verwerten gedenke. Nachdem Meister noch auf mehrere Bemerkungen im einzelnen eingegangen war, schloß der Präsident des Klubs Minister a. D. Dr. Wittek mit warmen Dankesworten an alle Redner diese Vortragsfolge, die — eine in der Geschichte des Klubs einzig dastehende Tatsache — im ganzen fünf Klubabende auszufüllen imstande war.

(Anmerkung der Schriftleitung: Die Schriftleitung hofft, sämtliche Vorträge der Fachwelt im Wortlaute verlegen zu können.)

Südbahn.

Vermehrung der Schnell- und Personenzüge.

Von Dienstag, den 3. Juni an wird der mit direkten Wagen von Wien nach Klagenfurt, Villach, Triest und Rom und einem Schlafwagen Wien-Bologna via Leoben-Tarvis verkehrende Schnellzug Nr. 1/1107 (Wien Südbahnhof ab 7 Uhr 45 Min. früh) wöchentlich dreimal geführt werden, und zwar jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag. Der Gegenzug Nr. 1108/2 wird in Wien jeden Montag, Mittwoch und Freitag um 9 Uhr 40 Min. abends eintreffen.

Der bisher wöchentlich zweimalige Schnellzugsverkehr Wien-Graz und zurück wird nunmehr viermal in der Woche stattfinden, und zwar wird der Schnellzug Nr. 1 bereits ab 2. Juni jeden Montag, Mittwoch, Freitag und Sonntag von Wien Südbahnhof abgehen (7 Uhr 45 Min. früh) und der Schnellzug Nr. 2 jeden Dienstag, Donnerstag, Samstag und Sonntag (um 9 Uhr 40 Min. abends) in Wien Südbahnhof eintreffen.

Die Ausgabe von Zählkarten wird vom 3. Juni an auch bei dem über Leoben verkehrenden Schnellzügen gänzlich entfallen, doch wird zwecks Vermeidung von Zugsüberfüllungen die Ausgabe der Fahrkarten zu diesen Schnellzügen, ebenso wie zu den nach und von Graz verkehrenden, grundsätzlich nur nach Maßgabe der vorhandenen Plätze erfolgen.

In der Wiener Lokalstrecke werden ab 2. Juni verkehren die Züge Nr. 37 (Wien-Südbahnhof ab 4 Uhr 20 Min. nachm.) und 100 (Wien-Südbahnhof an 11 Uhr 24 Min. vorm.) zwischen Wien und Mürzzuschlag, der Zug Nr. 401/141 (Wien ab 5 Uhr früh) bis Payerbach, der Zug Nr. 155 (Wien ab 6 Uhr 5 Min. abends) von Wien-Südbahn bis Wr.-Neustadt, der Zug Nr. 404 (Wien an 8 Uhr 12 Min. früh) von Leobersdorf nach Wien, die Züge Nr. 547 (Wien ab 3 Uhr 30 Min. nachm.) und 518 (Wien an 8 Uhr 43 Min. früh) zwischen Wien und Vöslau, die Züge Nr. 535 (Wien ab 1 Uhr 25 Min. nachm.), Nr. 697 (Wien ab 10 Uhr 35 Min. abends) und Nr. 656 (Wien an 7 Uhr abends) zwischen Wien und Mödling, ferner auf der Linie Wien—Pottendorf—Wr.-Neustadt die Züge Nr. 1323 und 1324; auf der Linie Liesing—Kaltenleutgeben die Züge Nr. 1517, 1518, 1527, 1528, 1529 und 1530 und auf der Linie Mödling—Laxenburg die Züge Nr. 1717 und 1718.

Die Detailfahrordnungen dieser Züge werden aus dem in den nächsten Tagen neu zur Ausgabe gelangenden, bei der Bahnhofbuchhandlung am Südbahnhof zum Preise von 20 Hellern erhältlichen Taschenfahrplan für den Lokalverkehr ersichtlich sein.

D.-ö. Staatsbahndirektion Wien.

Ad Nr. 91 F 1919 / I — Wien, am 26. Mai 1919.

Betreff: Kenntlichmachung der Legitimationen der deutschösterreichischen Pensionisten und Provisionisten der Staatsbahndirektion Wien.

Ab 1. Juni berechtigen nur jene Legitimationen und Lebensmittelfreischeine zur Inanspruchnahme einer Fahrbegünstigung auf den deutschösterreichischen Bahnen, die durch ein besonderes Einlageblatt kenntlich gemacht wurden. Zur Kenntlichmachung sind daher die Legitimationen und Lebensmittelfreischeine von den Pensionisten und Provisionisten mittels des normalen Ansuchens (Allg. F. 18) beim Fahrbegünstigungsbureau der Staatsbahndirektion Wien oder bei einer Dienststelle der Staatsbahndirektion außerhalb Wiens einzureichen. Der Pensionsbezug seitens einer deutschösterreichischen Stelle ist durch Vorweis der Pensionsquittung, die deutschösterreichische Staatsbürgerschaft durch Vorlage von Dokumenten (Heimatschein, Bestätigung der Zuständigkeit in einer deutschösterreichischen Gemeinde) nachzuweisen.

Die Ausstellung von Fahrbegünstigungen ist ab 1. Juni auf Deutschösterreich eingeschränkt. Die auf Strecken außerhalb Deutschösterreichs lautenden Fahrbegünstigungen verlieren mit diesem Tage ihre Gültigkeit.

Deutschösterreichische Staatsbahnen.

T.A.B. Z. 2671/III. 1919.

Kilometertafeln für den Verkehr zwischen Stationen im Betriebe der deutschösterreichischen und Stationen im Betriebe der tschechoslowakischen Staatsbahnen.

Druckfehlerberichtigung.

Mit sofortiger Gültigkeit ist in den Kilometertafeln I—a) auf Seite 6 die Entfernung zwischen Gmünd-Staatsbahnhof und Knittelfeld von 230 km auf **430 km** zu berichtigen.

Wien, am 6. Juni 1919.

D.-ö. Staatsbahnen (Nordbahndirektion).

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Erzielung günstigerer Anschlüsse in Lundenburg mit den Zügen der auf den tschecho-slowakischen Eisenbahnen zur Einführung gelangenden Fahrordnung treten ab 1. Juni l. J. folgende Änderungen im Personenzugsfahrplane der Nordbahn in Kraft.

Von Lundenburg wird um 10 Uhr 28 Min. vorm. als Zug 12 S täglich ein neuer Personenzug bis Wien (ND) abgehen und daselbst um 2 Uhr 30 Min. nachm. eintreffen.

Ferner wird täglich als Zug 215 S ein neuer Personenzug von Wien (ND) um 7 Uhr 50 Min. nachm. bis Gänserndorf in Verkehr gesetzt, woselbst er um 8 Uhr 55 Min. nachm. ankommen wird.

Der von Wien (ND) um 8 Uhr 50 Min. nachm. bis Hohenau verkehrende Personenzug 27 S wird bis nach Lundenburg fortgesetzt und daselbst um 12 Uhr 44 Min. vorm. eintreffen.

Die Verkehrszeiten in den Zwischenstationen können den Aushangfahrplänen entnommen werden.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 8. Wien, den 1. August 1919. XLII. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 1 Krone.

INHALT: Altes und Neues von der Brennerbahn. Von Dr. Rudolf Sanzin. (Schluß folgt). — Weiterbestand und Wiederaufbau unserer Wirtschaft. — Schiffahrt. Die Aufgaben der deutschen Schiffahrtsabteilung. — Verschiedenes. Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Errichtung der d.-ö. Staatsbahndirektion Wien NO. Ein Tarifvertrag für die Privateisenbahnen. Organisation der Staatsbahnen und der staatlich betriebenen Bahnen in Böhmen, Mähren und Schlesien. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten unter Staatsverwaltung. Freiplätze und Unterrichtsbeiträge für Kinder von Beamtenvereinsmitgliedern. Güterverkehr mit Italien. — Buchanzeigen. Die Zukunft der direkten Eisenbahntarife und ihre Abrechnung. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Altes und Neues von der Brennerbahn*).

Von Dr. Rudolf Sanzin.

Die im Jahre 1900 von Karl Gölsdorf geschaffene Lokomotive Reihe 180 mit fünf gekuppelten Achsen ist die ausgesprochene Güterzuglokomotive für Gebirgsstrecken**). Die Südbahn beschuf zunächst eine Anzahl dieser Lokomotiven für die Semmeringbahn. Nachdem sie sich daselbst gut bewährten, wurden ab 1908 solche Lokomotiven auf die Brennerstrecke gegeben.

Die Lokomotive Reihe 180 besitzt fünf gekuppelte Achsen in einem Hauptrahmen. Die vierte Achse ist Triebachse. Die erste, dritte und letzte Achse besitzen ein solches Seitenspiel, daß die Lokomotive sich in Gleisbögen zwanglos einstellen kann. Bei einem gesamten Radstand von 5600 mm ist der feste Radstand nur 2800 mm. Dieses sogenannte Gölsdorfsche Triebwerk hat es ermöglicht, die Kupplung von fünf parallelen Achsen erfolgreich durchzuführen. Bald nach seiner Einführung in Österreich ist es in der ganzen Welt nachgeahmt worden. Die Lokomotive ist mit der Verbundwirkung versehen. Der Durchmesser des Hochdruckzylinders ist 560 mm, des Niederdruckzylinders 850 mm. Der Hub beider Kolben ist 632 mm. Die Triebräder haben bei 50 mm Radreifenstärke 1260 mm Durchmesser. Der Kessel hat 3 m² Rostfläche und 203 m² wasserberührte Gesamtheizfläche. Der Kesseldruck ist 14 at. Das Dienstgewicht, das vollständig als Reibungsgewicht verwertet ist, beträgt 66·9 t.

Auf der Semmeringbahn konnten die Lokomotiven Reihe 180 auf der Nordrampe Güterzüge von 280 t befördern, wobei bei Verwendung guter Kohle Fahrgeschwindigkeiten von 20 km/h auf der Höchststeigung erzielt wurden. Mit Rücksicht auf die Beanspruchung der Zugvorrichtung wurde allerdings diese Belastung nur dann zugelassen, wenn die Lokomotive Reihe 180 als Schiebelokomotive Verwendung findet. Auf der Brennerstrecke wurde die Höchstlast im Güterzugdienst für die Nordrampe auf 260 t festgelegt. Somit wieder um 20 t weniger als auf der Semmeringstrecke. Während anfänglich nur die Verwendung einer Lokomotive Reihe 180 bei einem Güterzug zugelassen wurde und die zweite Lokomotive einer anderen, schwächeren Reihe angehören mußte, durften später auch zwei Lokomotiven der Reihe 180 bei einem Zug in Verwendung gelangen, die dann zusammen einen Zug von 520 t beförderten.

Die gleichzeitige Verwendung von Güterzuglokomotiven älterer und neuerer Bauart hat verschiedene Schwierigkeiten zur Folge, die auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebes starken Einfluß ausüben können. Die Lokomotiven Reihe 35 besitzen die Eigentümlichkeit, daß sie eine verhältnismäßig sehr geringe Reibungsgeschwindigkeit besitzen, die im Durchschnitt etwa 12 km/h beträgt. Bis zu dieser Fahrgeschwindigkeit kann die durch die nützliche Reibung gegebene Zugkraft unbehindert entwickelt werden. Bei mehr als 12 km/h bildet aber die Dampflieferung des Kessels die Grenze für die größte ausübbare Zugkraft. Wird die Fahrgeschwindigkeit über 12 km/h gesteigert, so fällt die Zugkraft rasch ab. Die Zugbelastungen werden daher, wie aus Zusammenstellung 1

Zusammenstellung 1.
Zugbelastungen der Lokomotive Reihe 35.

Fahrgeschwindigkeit Km/h	Zugbelastung auf Steigerung von 25‰ Tonnen	Nutz-Tonnen-Kilometer in der Fahrzeit-Stunde
10	200	2000
12	**200**	**2400**
15	160	2400
18	120	2160
20	105	2100
25	65	1825
30	40	1200

hervorgeht, mit wachsender Fahrgeschwindigkeit rasch abnehmen. Die Angaben in Zusammenstellung 1 sind nach Erfahrungen auf der Brennerstrecke aufgestellt. Während hienach bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von 12 km/h die Belastung unverändert ist, muß zum Beispiel für die Steigerung der Fahrgeschwindigkeit von 12 auf 15 km/h die Belastung von 200 auf 160 t oder um 20% vermindert werden. Bei 20 km/h beträgt die Zuglast nur mehr 105 t oder um 47·5% weniger. Es muß natürlich die Steigerung der

*) Fortsetzung zu Heft 7 vom 1. Juli 1919.

**) Dr. Sanzin: „4/5 gekuppelte Güterzuglokomotive der österr. Staatsbahnen." „Österr. Wochenschrift für den öffentl. Baudienst" 1907, Heft 29.

Digitized by Google

Fahrgeschwindigkeit namhafte Vorteile bringen, um diese große Einbuße an Zuglast zu rechtfertigen.

An den neueren Lokomotiven liegen nun die Verhältnisse ganz anders. Die Reibungsgeschwindigkeit der Lokomotive Reihe 180 liegt bei 20 km/h, die der Reihe 170 noch viel höher. In Zusammenstellung 2 sind die Belastungsverhältnisse der

Zusammenstellung 2.
Zugbelastung der Lokomotive Reihe 180.

Fahrgeschwindigkeit Km/h	Zugbelastung auf Steigerung von 25‰ Tonnen	Nutz-Tonnen-Kilometer in der Fahrzeit-Stunde
10	270	2700
12	270	3220
15	265	3975
18	265	4720
20	**260**	**5200**
25	205	5125
30	160	4800

Lokomotive Reihe 180 enthalten. Es ist daraus zu erkennen, daß erst bei Fahrgeschwindigkeiten von mehr als 20 km/h eine merkliche Abnahme der Zugbelastungen eintritt.

Wird nun eine Lokomotive Reihe 35 und 180 gemeinsam für Beförderung eines Güterzuges verwendet, so entsteht die Frage, für welche der beiden Lokomotivbauarten die fahrplanmäßige Fahrgeschwindigkeit anzupassen ist. Für Lokomotive Reihe 35 wäre die vorteilhafteste Fahrgeschwindigkeit 12 km/h, für Lokomotive Reihe 180 aber 20 km/h.

Bei Vergleich der Zusammenstellungen 1 und 2 ist zunächst zu erkennen, daß hinsichtlich der Summe der Belastungen beider Lokomotiven es allerdings am vorteilhaftesten wäre, nur mit 12 km/h zu fahren, da der Zug dann das größte Gewicht von 200 + 270 = 470 t erhalten könnte. Demgegenüber kann eingewendet werden, daß die Lokomotive Reihe 180 für eine viel größere Fahrgeschwindigkeit als 12 km/h ausgebildet ist, bei der größeren Fahrgeschwindigkeit eine viel größere nützliche Arbeit leisten kann und dabei auch wärmetechnisch vorteilhafter ist. Wird aber andererseits mit 20 km/h gefahren, so sinkt die Belastung der Lokomotive Reihe 35 von 200 auf 105 t. Das Zuggewicht fällt dann auf 105 + 260 = 365 t.

Es ist in solchen Fällen zweckmäßig, auch die Leistung der Lokomotiven in Nutz-Tonnen-Kilometern für eine Fahrzeitstunde zu beurteilen. Die geleisteten Nutz-Tonnen-Kilometer in der Fahrzeitstunde geben die tatsächlich im kaufmännisch-wirtschaftlichen Sinn verrichtete Förderarbeit an. Bei Verwendung dieser Maßeinheit kommt auch der Wert der Fahrgeschwindigkeit entsprechend zur Geltung. Diese Wertziffern sind für die Steigung von 25‰ auch in die Zusammenstellungen 1 und 2 aufgenommen. Jene Fahrgeschwindigkeit, für welche die Summe der geleisteten Nutz-Tonnen-Kilometer in der Fahrzeitstunde einen Höchstwert erreicht, müßte für die Förderung durch beide gleichzeitig verwendeten Lokomotiven am vorteilhaftesten sein. Im vorliegenden Falle erhält man die Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h als die günstigste, sie ermöglicht eine Zuglast von etwa 105 + 260 = = 365 t und eine Leistung von 7300 Nutz-Tonnen-Kilometer in der Fahrzeitstunde, während bei 12 km/h zwar eine Zuglast von 470 t, aber nur 5640 Nutz-Tonnen-Kilometer in der Fahrzeitstunde erzielt wurden.

In Wirklichkeit kommen die hier ausgemittelten Leistungsziffern an Nutz-Tonnen-Kilometer nicht ganz zur Wirkung, da hier mit der mittleren, fahrplanmäßigen Fahrgeschwindigkeit für die Bergfahrt gerechnet wird, während eigentlich die geleisteten Nutz-Tonnen-Kilometer für die gesamte Dienstzeit der Lokomotive in Betracht zu ziehen wären. Durch die Aufenthalte, die Fahrzeit während der Talfahrt und den Zeitaufwand in den Umkehrstationen wird das Ergebnis stark beeinflußt und die Steigerung der Fahrgeschwindigkeit bei der Bergfahrt kommt nur im abgeschwächten Maße zur Geltung. Da ferner die Lokomotivreihe 35 bei Fahrgeschwindigkeiten von mehr als 15 km/h wegen hohem Eigenwiderstand und ungünstigem Dampfverbrauch sehr unvorteilhaft arbeitet, so hat man die Fahrgeschwindigkeit für das Befahren der Höchststeigung schließlich auf 16 bis 18 km/h festgelegt und damit beiden Lokomotivbauarten möglichst entsprochen*).

Aus diesen Überlegungen geht hervor, daß es Schwierigkeiten bereitet, im Gebirgsbetrieb Lokomotiven mit stark abweichenden Reibungsgeschwindigkeiten nebeneinander zu verwenden. Man kann einerseits die hohen Reibungsgeschwindigkeiten neuer, kräftiger Lokomotiven nicht ausnützen, wenn die Fahrordnungen mehr der älteren, schwächeren Lokomotivbauart angepaßt werden. Letztere vermögen aber andererseits gewöhnlich nur schwer und bei sehr verminderten Zuglasten die größeren Fahrgeschwindigkeiten einzuhalten. Es ist daher immer vorteilhaft, auf stark belasteten und wichtigen Strecken nur e i n e Lokomotivbauart im Güterzugdienst zu verwenden, für die dann die Fahrpläne uneingeschränkt nach den vorteilhaftesten Grundsätzen entworfen werden können.

Die Einführung der Lokomotivreihe 180 stellt auch in bezug auf die Brennstoffwirtschaft einen großen Erfolg dar. In Zusammenstellung 3 sind die für Strecke Innsbruck—

Zusammenstellung 3.
Brennstoff- und Wasserverbrauch im Güterzugdienst auf der Strecke Innsbruck—Brenner. 37 km Streckenlänge, 788·14 m Hebung, mittlere Steigung 21·3‰, größte Steigung 25‰.

Lokomotivbauart	Lokomotivreihe	Fahrplanmäßige Fahrgeschwindigkeit auf der Steigung von 25‰, km/h	Fahrzeit Innsbruck-Brenner, min.	Belastung hinter dem Tender, t	Brennstoffverbrauch (Innsbruck-Brenner*) kg	Wasserverbrauch Innsbruck-Brenner kg	Brennstoff für 1000 Nutz-Tonnen-Kilometer, kg	Jahr der Einführung
4/4 gekuppelte Zwilling	35a	12	190	200	1970	14.350	266	1871
4/4 gekuppelte Zwilling	35a	20	116	105	1415	9.770	364	1871
4/5 gekuppelte Verbund	170	20	116	230	2260	15.360	266	1898
5/5 gekuppelte Verbund	180	20	116	260	2290	15.580	238	1902

*) Kohle von 6500 bis 7000 WE.

Brenner die Verbrauchsziffern für Brennstoff und Wasser bei Führung gewöhnlicher Güterzüge angegeben.

Zunächst ist zu erkennen, wie bei Steigerung der Fahrgeschwindigkeit an der älteren Lokomotivreihe 35 von 12 auf 20 km/h, der Kohlenverbrauch von 266 auf 364 kg für 1000 Nutz-t/km oder um 36·8% wächst. Es sind ferner auch die Verbrauchsziffern der Verbundlokomotive Reihe 170

*) Über eingehende Versuchsfahrten zur Ermittlung der wirtschaftlichsten Fahrgeschwindigkeiten beim Zusammenwirken von Lokomotiven verschiedener Bauart siehe: Ing. Schager: „Über die wirtschaftlichsten Geschwindigkeiten einiger Güterzuglokomotiven für Gebirgsstrecken". „Die Lokomotive", Jahrgang 1913, Seite 1.

Digitized by Google

angeführt, obschon sie als Güterzuglokomotive auf der Brennerstrecke weniger geeignet erscheint. Bei den ungünstigen Reibungsverhältnissen kann die Zugbelastung 230 t keinenfalls übersteigen, wobei die Lokomotive bis 20 km/h Fahrgeschwindigkeit nicht in die Lage kommt, ihren großen Kessel entsprechend auszunutzen. Am vorteilhaftesten schneidet die Lokomotivreihe 180 ab, die bei der größten Belastung den geringsten Brennstoffaufwand für 1000 Nutz-t/km erfordert. Bei 20 km/h Fahrgeschwindigkeit ist der Brennstoffverbrauch für 1 Nutz-t/km an der Lokomotivreihe 35 um 52·9% größer als an der Lokomotiv Reihe 180. Aus diesen Werten geht es bereits deutlich hervor, wie wichtig es ist, den Hauptteil des Großgüterverkehres auf Gebirgsstrecken durch zeitgemäße, wirtschaftliche Lokomotiven verrichten zu lassen. Ganz besonders ist das aber der Fall, wenn es sich auch um eine Beschleunigung des Betriebes handelt, die von älteren Lokomotivbauarten nur schwer und unter bedeutender Zunahme des Kohlenverbrauches ermöglicht wird.

Die ungünstigen Reibungsverhältnisse der Brennerbahn haben zur Folge, daß gegenwärtig selbst die stärksten Lokomotivbauarten der Südbahn nicht fähig sind, die Zuglasten zu befördern, die von einer Lokomotive gezogen oder geschoben werden dürfen.

Mit Rücksicht auf die Beanspruchung der Zugvorrichtungen soll die Zugkraft am Tenderzughaken der ziehenden Lokomotive 10.000 kg nicht übersteigen. Der spezifische Fahrwiderstand eines Güterwagenzuges ist bei 20 km/h etwa 2·2 bis 2·5 kg/t. Wird der letztere, größere Wert gewählt und für den Krümmungswiderstand im Mittel 1 kg/t zugeschlagen, so erhält man für die Höchststeigung von 25‰ einen spezifischen Gesamtwiderstand von $2{\cdot}5 + 1 + 25 = 28{\cdot}5$ kg/t. Der Wagenzug dürfte somit eine Belastung von $\frac{10.000}{28{\cdot}5} = 350$ t erreichen, ohne daß eine wesentliche Überschreitung der Beanspruchung der Zugvorrichtung von 10.000 kg zu befürchten ist. Bei dem geringen Reibungswert von 160 bis 165 kg/t, auf den für die Brennerbahn zu rechnen ist, muß eine Lokomotive, die am Zughaken auf 25‰ Steigung noch 10.000 kg Zugkraft ausüben kann, etwa 85 bis 90 t Reibungsgewicht erhalten. Bei einer größten Achslast von 14·5 t würde bei sechs gekuppelten Achsen sich ein Reibungsgewicht von 87 t ergeben. Derartige $^6/_6$ oder $^6/_7$ gekuppelte Lokomotiven würden somit für die Brennerbahn sehr gut entsprechen. Zwei davon könnten einen Zug von 700 t auf der Nordrampe ohne Schwierigkeit mit 20 bis 25 km/h befördern, während gegenwärtig hiezu vier Lokomotiven Reihe 35 oder drei Lokomotiven Reihe 170 oder 180 erforderlich sind. Jedenfalls würden hiedurch die Zugförderungskosten bedeutend ermäßigt.

Die spätere Entwicklung des Personen- und Schnellzugdienstes auf der Brennerbahn bietet ebenfalls mancherlei Bemerkenswertes. Schnellzüge wurden bereits kurz nach der Betriebseröffnung eingeführt. Bei Verwendung der alten Außenrahmen-Lokomotiven Reihe 29 war auf der Nordrampe die Zuglast auf 70 t festgesetzt, wobei fahrplanmäßig auf der Höchststeigung mit 25 km/h gefahren werden mußte. Im Personenzugdienst war für dieselbe Lokomotivbauart eine Belastung von 110 t und eine Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h vorgeschrieben. Diese Verhältnisse blieben bis zum Jahre 1878 bestehen. Dann wurde eine neue, den gesteigerten Beanspruchungen besser entsprechende Bauart geschaffen. Es war ebenfalls eine Lokomotive mit drei gekuppelten Achsen und äußeren Dampfzylindern, die Rahmen lagen jedoch zwischen den Rädern. Diese ebenfalls von Louis Adolf Gölsdorf entworfenen Lokomotiven hatten sehr günstige Abmessungen und ein hübsches Aussehen. Eine dieser Lokomotiven war auf der Weltausstellung in Paris im Jahre 1878 ausgestellt*).

Diese Lokomotiven hatten Dampfzylinder von 480 mm Durchmesser bei 610 mm Kolbenhub. Die Triebräder hatten 1286 mm Durchmesser, wie an der älteren Lokomotive Reihe 29. Der Kessel mit rückwärts überhängender Feuerbüchse hatte 1·70 m² Rostfläche und 130·2 m² Heizfläche. Der Kesseldruck war bei diesen ersten Lokomotiven 10 at, wurde aber bei den späteren Lieferungen auf 11 und 12 at erhöht. Die Achsbelastung erreichte an allen Achsen die zulässige Grenze von 14 t, so daß das Dienst- und Reibungsgewicht 42 t war. Die drei festgelagerten Achsen hatten einen Radstand von 3210 mm. Der zugehörige Tender hatte 12·7 m³ Wasser, 5 t Kohle und wog im Dienst bei vollen Vorräten 28 t.

Die Höchstgeschwindigkeit war mit 45 km/h bemessen. Diese Lokomotivbauart besorgte auf der Brennerstrecke bis zum Jahre 1896 den gesamten Personen- und Schnellzugdienst. Im Schnellzugdienst wurden auf der Brennerstrecke ungefähr 110 t Wagenzuggewicht mit 25 km/h Fahrgeschwindigkeit auf der Höchststeigung von 25‰ befördert. Im Personenzugdienst war die Belastung 140 t mit 20 km/h Fahrgeschwindigkeit. Bei der obgenannten Leistung im Schnellzugdienst indizierte die Lokomotive rund 500 PS. Bei den geringen Abmessungen der Lokomotive ist diese Leistung als sehr befriedigend anzusehen. Sie ist hauptsächlich auf die vorzügliche Zugwirkung zurückzuführen. Auch sonst hat sich diese Lokomotivbauart gut bewährt, und als sie endlich für den Personen- und Schnellzugdienst auf den Gebirgsstrecken durch stärkere Lokomotiven ersetzt werden mußte, war sie eine willkommene Güterzuglokomotive für Flachlandstrecken.

Solange die Lokomotive für rasch fahrende Züge auf Gebirgsstrecken verwendet wurde, kam es häufig zu Rahmenbrüchen, die wahrscheinlich auf Beanspruchungen durch Schlingerbewegungen zurückzuführen waren.

Die Verwendung von eigentlichen Gebirgsschnellzuglokomotiven mit führenden zweiachsigen Drehgestellen und drei gekuppelten Achsen an Stelle der einfachen „Sechskuppler" ohne Laufachsen ist von Nordamerika übernommen worden. Erstmals werden solche Lokomotiven auf der italienischen Mittelmeerbahn verwendet, wo die schwierige Giovistrecke und anschließende günstige Streckenabschnitte damit befahren wurden. Eine dieser Lokomotiven war schon 1889 in Paris ausgestellt. Es währte aber noch lange, bis man einsah, daß die Gebirgsschnellzuglokomotive durch ihre Eignung für hohe Fahrgeschwindigkeit für die Berg- und Talfahrt sowie für anschließende Flachlandstrecken besondere Vorteile bietet. So bauten die ungarischen Staatsbahnen 1892 eine solche Lokomotive für die Strecke Fiume—Karlstadt. Es folgt dann eine Lokomotivbauart im Jahre 1893 für die Französische Südbahn und 1894 führte die Gotthardbahn eine Lokomotivbauart aus, die überall großes Aufsehen erregte. Die guten Erfahrungen und der Wettbewerb zwischen der Gotthard- und der Brennerbahn veranlassen die Südbahngesellschaft im Jahre 1896, mit einer neuen, besonders leistungsfähigen Gebirgsschnellzuglokomotive zu erscheinen**). Sie besitzt die Reihenbezeichnung 32 f. Der Entwurf rührt ebenfalls vom damaligen Maschinendirektor der Südbahn Louis Adolf Gölsdorf her, doch ist die Mitarbeiterschaft seines genialen Sohnes Karl unverkennbar. Die erste Lokomotive dieser Bauart wurde im Jahre 1896 von der Maschinenfabrik der Staatseisenbahngesellschaft in Wien geliefert.

Diese Lokomotivbauart hat drei gekuppelte Achsen mit Rädern von 1540 mm Durchmesser. Die Dampfzylinder

*) „Organ für Fortschritte des Eisenbahnwesens", Jahrgang 1878, Seite 144.

**) „Die Lokomotive", Jahrgang 1904, Seite 188.

Digitized by Google

besitzen 500 mm Durchmesser und 680 mm Kolbenhub. Der Kessel mit 2·85 m² Rostfläche und 184 m² Gesamtheizfläche ist für einen Kesseldruck von 12·5 at gebaut. Die drei gekuppelten Achsen besitzen einen festen Radstand von 3350 mm. Das führende zweiachsige Drehgestell hat einen Radstand von 2100 mm. Der Gesamtradstand der Lokomotive beträgt 6750 mm. Ein Teil der Lokomotiven besitzt ein Drehgestell mit nahmhaftem Seitenspiel des Drehzapfens, ein anderer Teil der Lokomotiven besitzt einen festen Drehzapfen, jedoch Seitenspiel der Drehgestellachsen. Das Reibungsgewicht beträgt 42 t, das Dienstgewicht 60·2 t. Der zur Lokomotive gehörige Tender faßt 14 m³ Wasser und 6 m³ Kohle. Er wiegt im Dienst 32 t.

Die Lokomotivreihe 32 f kam zunächst auf den Gebirgsstrecken der Südbahn für die rasch fahrenden und wichtigen Schnellzüge in Verwendung. In bezug auf die Belastung konnte der Fortschritt gegenüber der Lokomotivreihe 32 b und 32 c nicht so bedeutend sein, da beide Bauarten 42 t Reibungsgewicht besitzen, dagegen konnte der bedeutend größere Kessel der Lokomotivreihe 32 f eine erhebliche Steigerung der Fahrgeschwindigkeit gestatten, ohne daß eine übermäßige Beanspruchung eintritt. So konnte auf der Brennerstrecke im Schnellzugdienst bei einer Belastung von 130 t hinter dem Tender noch eine Geschwindigkeit von 32 km/h auf der Höchststeigung von 25‰ eingehalten werden. An der Reibungsgrenze betrug die größte zulässige Belastung etwa 160 t. Da die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit der Lokomotivreihe 32 f mit 75 km/h bemessen war, so bestand die Möglichkeit, die Lokomotive auch auf den anschließenden Flachlandstrecken im Personen- und Schnellzugdienst erfolgreich zu verwenden. Als bei der raschen Entwicklung des Reiseverkehres auf den Gebirgsstrecken auch diese Lokomotivbauart auf den Strecken mit Steigungen von 25‰ bald zu schwach wurde, konnte die Reihe 32 f auch auf minder schwierigen Gebirgsstrecken mit Steigungen von 10 bis 15‰ noch ausgezeichnete Dienste leisten.

In den Jahren 1895 bis 1900 nahm der Umfang des Personen- und Schnellzugverkehres derart zu, daß ein immer steigender Teil der Züge mit Vorspannlokomotiven befördert werden mußte; in einzelnen Fällen mußte wohl auch der Schiebedienst zu Hilfe genommen werden. Auf der Semmeringstrecke war es längere Zeit üblich, für die Fahrt über die Gebirgsstrecke die Tallokomotive beizubehalten und die Berglokomotive als Vorspannlokomotive zu verwenden. Auf der Brennerstrecke wäre diese Maßnahme deswegen kaum erfolgreich gewesen, da bei den ungünstigen Reibungsverhältnissen die Tallokomotive mit mäßigem Reibungsgewicht nur eine sehr bescheidene Zugbelastung ermöglicht hätte. Es wurde somit auf der Brennerstrecke die Mehrzahl der Personen- und Schnellzüge um diese Zeit durch zwei Lokomotiven der Reihe 32 b, 32 c oder 32 f befördert. Überstieg die Belastung die Leistungsfähigkeit zweier Lokomotiven, so wurden die Züge geteilt.

Da die Verhältnisse auf der noch steileren Arlbergstrecke ganz ähnlich lagen und auf dieser eingeleisigen Bahn eine Teilung der Züge Schwierigkeiten bereitete, beschloß im Jahre 1897 die Staatseisenbahnverwaltung für die Arlbergbahn eine besondurs starke Lokomotive zu beschaffen. Die Entwürfe hiezu werden von Karl Gölsdorf verfaßt, der im Jahre 1891 in die Dienste der Staatseisenbahnverwaltung getreten war. Gölsdorf wählte sich als Vorbild die in Nordamerika gebräuchliche Güterzuglokomotivbauart mit vier gekuppelten Achsen und einer vorderen Laufachse. Gölsdorfs Kunst bestand nun darin, diese nach dem amerikanischen Vorbild schwere und steife Lokomotivbauart für den schwachen österreichischen Oberbau und die ungünstigen Richtungsverhältnisse unserer Gebirgsbahnen auszubilden. Es entstand so die Lokomotive Reihe 170 der Staatsbahnen, die erste Personen- und Schnellzuglokomotive für Gebirgsstrecken mit vier gekuppelten Achsen in Europa.

Die vier gekuppelten Achsen hatten Räder von 1300 mm Durchmesser. Die vordere Laufachse hatte Seitenspiel und stellte sich in den Gleisbögen nach dem Halbmesser ein. Von den gekuppelten Achsen war die zweite und die vierte mit Seitenspiel versehen. Bei einem Gesamtradstand von 6800 mm war der feste Radstand nur 2800 mm. Die Lokomotive zeigte daher bei weitgehender Schmiegsamkeit in den Gleisbögen doch eine sehr ruhige und sichere Gangart, so daß trotz der Räder von geringem Durchmesser die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h festgesetzt werden konnte. Die Lokomotive hatte zwei Verbundzylinder von 540 und 800 mm Durchmesser bei 632 mm Kolbenhub. Der Kessel mit 3·37 m² Rostfläche hatte die ungewöhnlich große Gesamtheizfläche von 250 m². Der Kesseldruck ist 13 at. Das Reibungsgewicht der vier gekuppelten Achsen ist 56·8 t, das Gesamtgewicht 68·1 t.

Die Südbahn beschuf dieselbe Lokomotivbauart im Jahre 1898 und verwendete sie zuerst auf der Semmering- und bald nachher auch auf der Brennerstrecke im Personen- und Schnellzugdienst und vermochte ihn durch mehr als zehn Jahre durch diese Bauart auch vollständig zu bewältigen.

(Schluß folgt.)

Weiterbestand und Wiederaufbau unserer Wirtschaft*).

Wie Staatssekretär Dr. Renner bereits in wiederholten Kundgebungen und Äußerungen hervorgehoben hat, ist es Pflicht der Entente, dem deutschösterreichischen Staate die Daseinsmöglichkeit dadurch zu schaffen, daß sie in die Friedensbedingungen Bestimmungen aufnimmt, die den Wiederaufbau des Wirtschaftslebens unseres Freistaates ermöglichen würden. Hiebei wird es sich vor allem darum handeln, Deutschösterreich Arbeitsmöglichkeiten zu schaffen, denn nur durch rastlose Arbeit können wir uns vor der Verelendung retten.

Angesichts unseres Mangels an Rohstoffen, an Lebensmitteln — und an Geld, um diese zu bezahlen, wird es notwendig sein, zunächst von der Entente einen unbedeckten Vorschuß auf mindestens 10 bis 15 Jahre zu erwirken. Mit Hilfe dieses Vorschusses werden wir uns jene Kohlenmengen beschaffen müssen, die zur Aufrichtung und Steigerung unserer gewerblichen Betriebe notwendig sind, vorausgesetzt, daß der Anschluß an Deutschland nicht zustande kommen sollte.

Außerdem müßte die Entente die Haftung dafür übernehmen, daß der Kohlenbedarf Deutschösterreichs im vollen Umfange von 1 Mill. t monatlich gedeckt wird und daß wir die Kohlen nicht teuerer bezahlen müssen, als sie den Verbrauchern des Landes zu stehen kommen, in dem sie gefördert werden.

Außerdem müßte aber unsere Gütererzeugung auch in tarifarischer Beziehung gegenüber jener der neugegründeten Nationalstaaten nicht ungünstiger gestellt werden, weshalb die Tarife für Lieferungen nach Deutschösterreich und aus Deutschösterreich für sämtliche Güter unter keinen Umständen höher gehalten werden dürfen, als die Einheitssätze betragen, welche die neugegründeten Nationalstaaten von den Angehörigen ihres Staates für die gleichen Artikel einheben. (Gegenseitige Meistbegünstigung.)

---

*) Zu dieser Frage erhalten wir von unserem geschätzten Mitgliede Oskar Berl, Inhaber der gleichnamigen Firma, die die vorstehende Zuschrift. Anm. d. Schriftl.

Digitized by Google

Schließlich müßte ein fester Umrechnungschlüssel für die Währungen der neugegründeten Nationalstaaten bestimmt werden, um nach dieser Richtung hin von der Willkür unserer Nachbarn unabhängig zu sein. Dieses Verlangen ist um so wichtiger, als in der letzten Zeit seitens der Nationalstaaten die Bezahlung gelieferter Waren aller Art in Francs oder in Kronen tschecho-slowakischer Währung oder die Leistung von Gegenseitigkeitslieferungen verlangt wurde. Daß insbesondere das letzterwähnte Verlangen unmöglich erfüllt werden kann, geht schon daraus hervor, daß der Abgang der Handelsbilanz der gesamten früheren österr.-ungar. Monarchie im Jahre 1913 700 Mill. Kronen betragen hat, welche Ziffer während des Krieges auf 3 Milliarden gestiegen ist. Hiemit erscheint wohl der Beweis erbracht, daß ein reiner Warengegenseitigkeitsverkehr unmöglich ist.

SCHIFFAHRT.

Die Aufgaben der deutschen Schiffahrtsabteilung. Die Schiffahrtsabteilung, im Kriege zunächst zur Sicherung der militärischen Verkehrsanforderungen geschaffen und dem Chef des Feldeisenbahnwesens unterstellt, besorgte die planmäßige Verteilung der Transporte auf Eisenbahn, See- und Binnenschiffahrt. Sie sollte die unzureichenden Eisenbahnen durch systematisches Abdrängen der Güter auf den Wasserstraßenverkehr entlasten. Im Zusammenhang damit mußte auf Grund der zentralen Verkehrsübersicht bestimmt werden, welchen Weg die Güter im Binnenwasserwege laufen und in welchem Hafen sie — vom Seewege her kommend — entladen werden könnten. Diese dispositive Aufgabe muß die Abteilung auch jetzt bei der so sehr gesteigerten Verkehrsnot noch weiter durchführen. Sie ist aber jetzt nicht nur mehr im Auftrage des Feldeisenbahnchefs sondern auch der zivilen Zentralbehörden, des Demobilmachungsamtes, des Reichsernährungsministeriums, des Reichswirtschaftsministeriums tätig.

Dabei arbeitet sie zusammen: Mit der Eisenbahnverwaltung und ihren örtlichen Organen, um Transportprogramme zu vereinbaren, die die Massentransporte auf Eisenbahn und Wasserwege für größere Zeiträume verteilen, um Ablenkungen von der Eisenbahn auf die Binnenwasserstraßen zu suchen und um Einwirkung auf die Verlader zu erlangen, die durch Bahnsperren auf die Wasserwege gedrängt werden; mit den Verladern, bei denen sie die Belebung des Binnenschiffahrtsverkehres durchzusetzen sucht; Reichs- oder Staatstransporte, aber auch Transporte für private Unternehmer führt sie aus oder vergibt sie, um den mit dem Wassertransport nicht vertrauten Behörden eine ihnen ungewohnte Tätigkeit abzunehmen; ferner mit den Frachtführern, indem sie Reichs- oder Staatstransporte dort selbst ausführt, wo der freie Unternehmer nicht arbeiten kann; bei Heerestransporten im Operations- oder Etappengebiet und mit den privaten Frachtführern im Wege freier Vereinbarung. Sie hat in Frachtausschüssen die Reederei- und Privatschiffer der einzelnen Stromgebiete zusammengefaßt, um eine gleichmäßige Verteilung des Ladungsangebotes auf Groß- und Kleinschiffer zu ermöglichen, und um auf eine angemessene Frachtratenhöhe einzuwirken. Zur Hebung der Lage der Kleinschiffer hat sie neuerdings begonnen, diese auf Grund der Bundesratsverordnung vom 18. August 1917 zu Schifferbetriebsverbänden zusammenzufassen.

Die Schiffahrtsabteilung besorgt weiter heute bei den Operationen im Osten zur Regelung des gesamten Nachschubwesens die Verteilung von Truppen- und Materialtransporten auf Eisenbahnen, Seeweg und Binnenwasserstraßen, ferner die sich aus der Liquidation des Krieges ergebenden Aufgaben, so die Anforderungen der Okkupationsmächte im Rheingebiet, die umfangreich und kostspielig sind, weil sie keine wirtschaftlichen Rücksichten nehmen. Die Schiffahrtsabteilung sucht bei der Versorgung des Besatzungsheeres eine wirtschaftlichere Verfügung über die Transportmittel bei gleichzeitiger Sicherstellung der eigenen deutschen Transporte zu erreichen und die Schiffahrttreibenden vor einem unmittelbaren Zugriff der feindlichen Behörden zu schützen. Sie ist ferner mit der Rückführung der von uns in Belgien requirierten Schiffe beauftragt, hat ihre Reparatur veranlaßt und wird sie jetzt nach Antwerpen leiten.

Endlich sind im Osten die Lebensmitteltransporte für Polen, Litauen und die Tschecho-Slowaken durch die Schiffahrtsabteilung fast vollständig auf den Wasserweg abgedrängt worden.

Die Schiffahrtsabteilung ist sodann beim Transport von Demobilmachungslagern durchführend und disponierend beteiligt. Zur eigenen Demobilmachung der Schiffahrtsabteilung sind 750 Dauermietkähne und 250 Dampfer außer Dienst zu stellen, teils in den freien Verkehr überzuführen, teils an die Entente zurückzugeben. Kompliziert ist u. a. auch die Auflösung der früheren Außendienststellen in Riga, Kiew und am Schwarzen Meer. Mit der litauischen Regierung steht die Schiffahrtsabteilung über eigene Beutedampfer und Fahrzeuge noch in Verhandlung. Transporte deutscher und russischer Gefangenen werden auf dem See- und Binnenwasserwege unter schonendster Berücksichtigung der inneren Verkehrslage durchgeführt.

Für die nächste Zukunft liegt die Haupttätigkeit der Schiffahrtsabteilung in der allgemeinen Dispositionseinwirkung auf Erz-, Kohlen-, Kali- und andere Rohstofftransporte und besonders auch in der Durchführung der Lebensmitteltransporte. Auch hier hat sie den freien Abschluß des Frachtengeschäftes durch freie Vereinbarung mit den gesamten an der Schiffahrt beteiligten Gewerbszweigen und dabei auch insbesondere die Berücksichtigung der Kleinschiffahrt durchgesetzt.

Die Organisation der Kleinschiffahrt in den Schifferbetriebsverbänden ist auf dem Stromgebiet der Elbe, der Oder, der märkischen Wasserstraßen durchgeführt und für andere Wasserstraßen in Vorbereitung. Die damit bezweckte Hebung der Leistungsfähigkeit der Kleinschiffer ist besonders bei dem jetzigen allgemeinen Mangel des Arbeitswillens wichtig für die Steigerung der Verkehrsleistung.

Wann die vorstehend dargestellten Aufgaben der Schiffahrtsabteilung so weit durchgeführt sein werden, daß ihre Aufhebung ohne Schaden für das gesamte wirtschaftliche Leben verantwortet werden kann, läßt sich im Augenblick noch nicht sicher übersehen. Sobald dies der Fall ist, wird, wie bei den übrigen Kriegsorganisationen, auch bei der Schiffahrtsabteilung unverzüglich an die Auflösung herangetreten werden.

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Der Präsident der Nationalversammlung hat am 13. Juli d. J. dem Ministerialsekretär im Staatsamte für Verkehrswesen Dr. Heinrich Grünebaum den Titel und Charakter eines Sektionsrates und dem Oberinspektor der d.-ö. Staatsbahnen Dr. Friedrich Benesch den Titel eines Regierungsrates mit Nachsicht der Taxe verliehen.

Errichtung der d.-ö. Staatsbahndirektion Wien NO. Das Inkrafttreten der Vollzugsanweisung des Staatsamtes

Digitized by Google

für Verkehrswesen vom 12. Mai 1919, StGBl. Nr. 270, betreffend die Auflösung der Nordbahndirektion, der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft und der Nordwestbahndirektion und die Errichtung einer neuen Staatsbahndirektion, die im § 3, Absatz 1, dieser Vollzugsanweisung mit 1. Juli 1919 festgesetzt worden ist, wird einem späteren Zeitpunkte vorbehalten, der mit abgesonderter Vollzugsanweisung verlautbart werden wird. (Vollzugsanweisung des Staatsamtes für Verkehrswesen vom 24. Juni 1919, StGBl. Nr. 331.)

Ein Tarifvertrag für die Privateisenbahnen wurde kürzlich zwischen dem Arbeitgeberverband deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen und der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner, Fachverband der Privateisenbahner sowie dem Deutschen Transportarbeiterverband abgeschlossen. Er erstreckt sich auf die mit monatlichem Gehalt Angestellten und auf die gegen Taggelder beschäftigten Gehilfen und Anwärter.

Nach dem Vertrag beträgt die Arbeitszeit im Monatsdurchschnitt 208 Stunden. In jedem Monat muß ein arbeitsfreier Sonn- oder Feiertag gewährt werden. Für Überstunden wird ein Lohnzuschlag von 25% gezahlt, sofern sie an Wochentagen, von 50%, sofern sie an Sonn- oder Feiertagen oder in der Nachtzeit zwischen 11 Uhr abends und 5 Uhr morgens oder nicht im Anschluß an die regelmäßige Arbeitszeit geleistet werden. Urlaub wird in gleicher Weise wie den Staatseisenbahnangestellten gewährt, gemäß der diesbezüglichen Verordnung vom 9. März 1914. Im Falle von Krankheit oder Unfall, die mit Dienstunfähigkeit verbunden sind, wird der Lohn, unter Abzug der Leistungen aus öffentlichen Kassen oder Wohlfahrtseinrichtungen, fortgezahlt. Das gleiche geschieht im Falle der Einziehung zu militärischen Übungen. In besonderen Verhinderungsfällen wird der Lohn für einen bis zu vier Tagen fortgezahlt. Über die Zuführung zur Pensionskasse heißt es: Ist ein Arbeitnehmer in einer für die Mitgliedschaft in einer Pensionskasse geeigneten Stellung drei Jahre bei einer Verwaltung tätig, so muß er in das Beamtenverhältnis überführt und der Ruhegehaltskasse als Mitglied angemeldet werden. Bezüglich der Besoldung werden vom 1. April ab die für die Angestellten der preußischen Staatsbahn vom 1. April 1919 gültigen Besoldungsvorschriften eingeführt. Die Einreihung der einzelnen Arbeitnehmer erfolgt im Einvernehmen mit dem Angestelltenausschuß. An Nebengebühren (Kilometer-Übernachtungsgelder usw.) sollen die Mindestsätze betragen für: Lokomotivführer Mk. 540, Zugführer, Schaffner, Heizer, Bremser Mk. 300, sonstige Fahrbeamte Mk. 200 für das Jahr.

An laufenden Teuerungszulagen sind die bis 1. Jänner 1919 bei der Staatsbahn gültigen Sätze für Kriegsteuerungsbeihilfen, Kriegsteuerungszulagen und der 20%ige Zuschlag zu dem letzteren für Teuerungsbezirke zuzüglich eines Zuschlages von 25% auf die Summe zu zahlen. Die im Jahre 1918 im Betriebe beschäftigten Angestellten und die bis 1. März 1919 in die Betriebe zurückgekehrten Angestellten, die Kriegsteilnehmer waren, erhalten eine einmalige Teuerungszulage in Höhe von zwei Monatsgehältern, mindestens aber Mk. 400. Der Vertrag enthält alsdann noch Bestimmungen über die Errichtung und Tätigkeit von Arbeiterausschüssen und über die Errichtung eines Schiedsgerichtes.

Besondere Erwähnung verdient folgende Bestimmung:

Neueingestellte haben innerhalb drei Wochen den Nachweis zu erbringen, daß sie einer gewerkschaftlichen Organisation angehören. Der Mangel des Nachweises ist Grund zu fristloser Entlassung.

Eine solche Bestimmung ist bisher noch in keinen Tarifvertrag aufgenommen worden.

Organisation der Staatsbahnen und der staatlich betriebenen Bahnen in Böhmen, Mähren und Schlesien. Die Linien der Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen in Böhmen, Mähren und Schlesien sind in fünf Direktionsbezirke gegliedert. Die Direktionssitze befinden sich in Pilsen, Prag, Königgrätz (derzeit Karolinental, Königstraße 61), Olmütz und Brünn, denen folgende Strecken unterstehen: 1. Der Pilsner Direktion die Linien östlich der Strecke Gmünd—Pilsen und Pilsen—Dux—Ladowitz und außerdem die Linien Rakonitz—Blatna und Rakonitz—Mladotitz, Pilsen—Zditz und Zditz—Březnitz—Protiwin, Pisek—Tabor, Wodňan—Tein und Budweis—Mezimosti. 2. der Prager Direktion die Strecke Gmünd—Prag mit den zugehörigen Seitenlinien von Weseli-Mezimosti nach Ober-Cevekwe, von Tabor nach Kosteletz-Cejl, von Beneschau nach Unter-Kralowitz, von Čerčan-Pischely nach Kuttenberg über Zruč und nach Světlá; weiter die Strecken Böhm.-Trübau—Prag und Prag—Bodenbach und die Seitenlinien Chotzen—Leitomischl, Přelauč—Kalk-Podol und die Strecken Prag—Lissa und Prag—Všetat-Přivor; 3. der Direktion in Königgrätz (mit dem vorläufigen Sitze in Karolinenthal) die Linien im dordöstlichen Böhmen; ihr Gebiet ist begrenzt westlich durch die Strecke Deutschbrod—Tetschen und östlich durch die Linien Deutschbrod—Rossitz—Heřmanměstec—Borohradek und Wildenschwert a. d. A.—Wichstadt, Grenze bei Mezles; 4. der Direktion in Olmütz die Strecken in Nord- und Ostmähren und in Schlesien. Ihr Bereich ist begrenzt durch die Linien Lundenburg—Prerau—Olmütz—B.-Trübau. Außerdem unterstehen ihr die Strecken Olmütz—Nezamyslitz und Kojetein—Hulein mit den Seitenlinien nach Tobitschan und Zborowitz; ausgenommen sind die Strecken Lundenburg—Kuty und Brünn—Wlarapaß; 5. der Direktion in Brünn alle anderen mährischen Strecken einschließlich der Linien Lundenburg—Kuty und Brünn—Wlarapaß.

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). In der am 27. Juni 1919 abgehaltenen XXXV. ordentlichen Hauptversammlung der Teilhaber der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) wurde der Rechnungsabschluß des Jahres 1918 festgesetzt und beschlossen, den Abgang von K 71.780·51 auf neue Rechnung vorzutragen.

Zu Mitgliedern des Prüfungsausschusses wurden Alfred Mickerts und Jacques Schwarz, zu Ersatzmännern Gustav Bellak und Adolf Mauthner wiedergewählt. Die Zuwahl des Herrn Karl Königer wurde bestätigt und Herr Ladislaus Dirsztay wiedergewählt.

In der ersten Sitzung des Verwaltungsrates wurden Generalkonsul Ladislaus Dirsztay zum Vorsitzenden und Sektionschef Dr. Heinrich Roża zum Vertreter des Vorsitzenden wiedergewählt. In den Vollzugsausschuß wurden Ladislaus Dirsztay (Obmann), Dr. Heinrich Roża und Generalsekretär N. Messing neuerlich berufen.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten unter Staatsverwaltung. Am 1. Jänner 1918 kamen die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten unter Regierungskontrolle mit McAdoo als Generaldirektor. Im September erstattete dieser dem Präsidenten Wilson einen Bericht über den Betrieb der Bahnen während der ersten 7 Monate amtlicher Verwaltung, dem laut Board of Trade Journal vom 17. Oktober 1918 die folgenden Angaben entnommen sind:

Das amerikanische Bahnsystem hatte zur Zeit der Übernahme eine Gleislänge von 397.041 englische Meilen (635.000 *km*) und es befand sich im Besitz von 2905 Gesellschaften, die zusammen 1,700.814 Personen beschäftigten. Den Gesellschaften gehörten außerdem 57 Kanäle mit einer Länge von 3057 englischen Meilen (4892 *km*), wozu noch mehrere

Digitized by Google

Tausend englische Meilen schiffbarer Flüsse und sonstiger Wasserwege treten. 185 Bahnsysteme hatten ein Betriebseinkommen von je über 1 Mill. Dollar, 1434 Bahnen dienen hauptsächlich industriellen Zwecken, dazu treten 765 kurze Stichbahnen. Eine ganze Anzahl dieser kleinen Gesellschaften, die am 1. Jänner unter die Kontrolle McAdoos kamen, sind seitdem wieder freigegeben worden, weil sie für den vom Präsidenten Wilson ins Auge gefaßten Zweck nicht in Frage kamen.

In dem Bericht wird auf den bedenklichen Zustand der Bahnen zur Zeit der Übernahme hingewiesen, die infolge der Überhäufung mit Frachten und Verstopfung der Bahnhöfe nicht genügend leisten konnten. Ehe der Kongreß am 31. März einen Betriebsfonds von 500 Mill. Dollars schuf, mußten bereits durchgreifende Maßnahmen getroffen werden, um Abhilfe zu schaffen. Bis zum 31. Juli erhielten die Bahnen 210 Mill. Dollar Vorschüsse, und die Einkaufsabteilungen der einzelnen Bahnen wurden unter der Leitung eines Finanz- und Einkaufsbureaus zusammengefaßt.

Die Organisation hat sich in der folgenden Weise entwickelt: In Washington sitzt die Zentralverwaltung, die das Land in 7 Bezirke eingeteilt hat mit je einem Direktor an der Spitze. Die Bezirke sind lediglich mit Rücksicht auf die Verkehrsbedürfnisse festgelegt worden, ohne sich an die Staatsgrenzen zu halten. Die Linien der Pennsylvania- und der Baltimore-Ohio-Eisenbahnen im Osten sind zum Alleghany-Bezirk geschlagen worden, und die im Westen des Ohio zum Ostbezirk, der die gesamten New York Zentral-Bahnen in sich schließt. Man ging hiebei von der Absicht aus, die mehr im Norden gelegenen Hauptbahnen für die schnellen Fracht- und Personendurchgangsverkehr zwischen dem Bezirk von Chicago und dem Osten freizuhalten, während die Linien im Alleghany-Bezirk der Abwicklung des enormen Verkehrs im Pittsburg-Bezirke vorbehalten bleiben sollten. Denn gerade die Verstopfungen dieses Bezirkes im Orts- und Durchgangsverkehr, haben in den letzten Jahren wiederholt zu den schwersten Verkehrskrisen der Vereinigten Staaten geführt.

Den Bezirksdirektoren unterstehen Direktoren der Unterabteilungen, ferner bundesstaatliche Direktoren, die den Dienst der wichtigeren Abteilungen oder von Gruppen weniger bedeutender Bahnen zu leiten haben, sodann Generaldirektoren an der Spitze kleinerer Bezirke und endlich Bahnhofsdirektoren, die alle Bahnhöfe an den wichtigeren Zentralplätzen und Häfen zu kontrollieren haben. Außerdem ist eine Schiffahrtsabteilung geschaffen mit dem Sitz in Washington, deren Leiter die zahlreichen Dampferlinien der Eisenbahnen verwaltet, um ein möglichst innigstes Zusammenarbeiten der Bahnen mit der Schiffahrt zu ermöglichen. Ferner wird eine Organisation der Binnen-Wasserwege geschaffen, deren Leiter alle Kanäle und schiffbaren Flüsse des Landes unter sich haben soll. Auch diese Wasserwege werden in Bezirke eingeteilt, wovon bereits zwei bestehen, nämlich Mississippi und Warrion River einerseits und die Kanäle im Staate New York und New Jersey anderseits.

Die früheren Präsidenten und Oberbeamten der Eisenbahnen sind von der Verantwortung für den Betrieb ihrer Linien entbunden worden, der sich in den Händen der Bezirks- und Generaldirektoren befindet. Die alte Leitung der Bahnen hat lediglich die Interessen der Besitzer, der Aktionäre und Gläubiger wahrzunehmen. Um die Staatsverwaltung von privaten und finanziellen Interessen vollkommen zu trennen, sind die neuen staatlichen Direktoren angewiesen worden, alle etwa bestehenden Verbindungen mit den Bahngesellschaften, sei es in der Eigenschaft als Beamter oder als Aufsichtsratsmitglied, zu lösen, während auf der anderen Seite die bisherige Leitung benachrichtigt worden ist, daß für sie bei der staatlichen Verwaltung kein Platz sei. Indessen ist eine ganze Anzahl der früheren Bahnbeamten von der Behörde übernommen worden, während andere es vorzogen, im Dienst ihrer Gesellschaften zu bleiben. Natürlich soll zwischen den staatlichen Betriebsbeamten und den Angestellten der Gesellschaften, welche die Aktionäre vertreten, die engste Fühlungnahme herrschen.

Ohne die Leistungen zu beeinträchtigen, war es der neuen Verwaltung möglich, die Zahl der Oberbeamten und damit die Gehälter zu verringern. Unter der Leitung der Gesellschaften hatten die Bahnen 2325 höhere Beamte mit Gehältern von 5000 Dollar und darüber, die zusammen 21·3 Mill. Dollar bezogen. Unter der jetzigen Regierungsverwaltung ist die Zahl dieser Beamten auf 1925, mit zusammen 16·7 Millionen Dollar Gehalt verringert worden; die neugeschaffenen Beamtenstellen sind in dieser Zahl enthalten. Die Kosten des juristischen Bureaus sind um jährlich zirka 1½ Mill. Dollar verringert worden. Unter der privaten Verwaltung erhielten manche Beamten bis zu 100.000 Dollar Gehalt im Jahre, während die höchsten von der Regierung gezahlten Gehälter an die 7 Bezirksdirektoren nur je 40.000 bis 50.000 Dollar ausmachen.

Die neue Verwaltung geht von der Grundlage des achtstündigen Arbeitstages aus und gewährt angestellten Frauen die gleichen Löhne wie sie Männern für die gleichen Dienste bezahlt werden. Frauen dürfen aber nur solche Stellungen einnehmen, die sich mit ihrem Geschlecht vertragen, und sie dürfen unter unzweckmäßigen Verhältnissen nicht arbeiten. Neger erhalten dieselbe Bezahlung wie Weiße, falls sie deren Arbeit leisten. Die Frachtsätze wurden um 25% erhöht, und im Personenverkehr ein Mindestsatz von 3 cts per Meile (1609 *m*) eingeführt. Für die Benutzung von Touristenwagen wird ein Zuschlag von ½ ct per Meile, für die von Pullmann-Wagen ½ ct per Meile erhoben.

Die Verteuerung im Fracht- und Reiseverkehr war erforderlich, um die Steigerung der Löhne und Gehälter und der Betriebskosten wettzumachen. Trotz der höheren Fahrpreise hat aber der Reiseverkehr zugenommen, was auf die höheren Löhne der Arbeiter, die fortwährend ihren Arbeitsplatz wechseln, und auf den Sondersatz von 1 ct per Meile für Urlauber und Verwandte der eingezogenen Soldaten zurückzuführen ist. Die Truppenverschiebungen haben natürlich den Verkehr auch stark beeinflußt; allein im Juli wurden mehr als 1·1 Mill. Mann auf Veranlassung des Kriegsamtes und vom 1. Mai 1917 bis 31. Juli 1918 rund 6½ Mill. Mann für Rechnung der Regierung befördert, davon 68% zwischen dem 1. Jänner und dem 1. Juli 1918. Was den Frachtverkehr anbelangt, so sind Maßregeln ergriffen worden, um die früher in Gebrauch befindlichen zahlreichen Schemata zu vereinheitlichen.

Da es im Fracht- und Personenverkehr keine Konkurrenz mehr gibt, hat man die bestehenden Einrichtungen zur Heranziehung des Verkehrs auf bestimmte Linien aufgelöst. Die Fahrkartenbureau in den großen Städten sind zusammengelegt worden, die Fahrpläne hat man vereinfacht und gekürzt und den Anzeigenetat erheblich ermäßigt. Durch diese Maßnahmen allein sind 23 Mill. Dollar Ersparnisse im Jahre erzielt worden. Zwischen zahlreichen wichtigen Städten bestand früher seitens der konkurrierenden Bahnen ein Doppeldienst. Wo dieser den Bedarf überschritt, hat man ihn durch Einziehung eines oder mehrerer Züge verringert, auch andere nicht notwendige Personenzüge sind aufgegeben worden. Der Durchgangsverkehr hält sich jetzt an die kürzesten Wege. Die Gestellung von Sonderzügen und privaten Wagens wird nicht mehr gefördert. Fahrkarten

Digitized by Google

zwischen Plätzen, die auf verschiedenen Wegen erreichbar sind, gelten jetzt für alle Strecken, sodann ist ein allgemein gültiges Meilenbuch auf jeder der unter Regierungsverwaltung stehenden Bahnen zum Verkauf gestellt, das über 500, bezw. 1000 miles lautet zu 3 cts per mile zuzüglich der Regierungssteuer von 8%. Die Kupons des Buches gelten sowohl für die Fahrten von Personen wie zur Bezahlung von Übergepäck. Durch das Zusammenlegen und Ausfallen der Züge sind zahlreiche Zugmeilen erspart worden; westlich des Mississippi sind 21 Mill. Zugmeilen, im Ostbezirk 26 Mill. Zugmeilen in Fortfall gekommen.

Von den Personenbahnhöfen wird jetzt ein besserer Gebrauch gemacht, so wird z. B. der Pennsylvania-Bahnhof in New York von Durchgangszügen der Baltimore-Ohio-Bahn zwischen Washington und New York benutzt, was den starken Druck auf die Pennsylvania-Linien verringert hat und den Verkehr zwischen New York und Washington besser verteilt, der jetzt in weniger, aber gefüllteren Zügen bewältigt wird. Außerdem ist die Normalisierung der Lokomotiven und Frachtwagons in Angriff genommen worden, so daß in Zukunft nur noch je 12 Typen an Stelle der bisherigen 2000 bis 3000 vorhanden sein werden.

Im vorigen Winter litten die Vereinigten Staaten an einer großen Kohlennot, weil die Bahnen infolge Verstopfung nicht genügende Mengen befördern konnten. Diese Mißstände sollen jetzt vollkommen behoben sein. Die Bahnverwaltung behauptet, daß sie Kohlen so schnell befördern kann, wie sie von der Heizmittelverwaltung geliefert werden, und daß im Sommer die Kohlenzechen mehr Kohlenwagen erhielten, als sie beladen konnten. Die Bahnen können jetzt mehr Kohlen bewältigen, als gefördert werden, und sollte im kommenden Winter wirklich irgendwo ein Kohlenmangel entstehen, so wird er nicht auf Mangel an Wagen zurückzuführen sein. Von Anfang Februar bis Ende Juli v. J. haben die Bahnen 22 Mill. t Kohlen mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres befördert, obwohl die im ersten Halbjahr 1917 beförderten Mengen damals einen Rekord bildeten.

Zahlreiche Reformpläne sind in Bearbeitung. Der Generaldirektor hat ein Bureau für Vorschläge und Beschwerden eingerichtet und ersucht das Publikum um Einreichung von Kritiken, Vorschlägen und auch von Beschwerden über unhöfliches Benehmen der Angestellten. Das Feuerrisiko wird von der Regierung selbst versichert. Um die Verbindung der Bahnverwaltung mit den anderen Regierungsbehörden aufrechtzuerhalten, sind besondere Beamte ernannt worden. Die Buchhaltung ist durch die allgemeine Einführung eines gleichmäßigen Verrechnungssystems, durch die Abschaffung der Berechnung von Wagenmeilen und der täglichen Wagenmieten vereinfacht worden. Um das Risiko der Streckenarbeiter zu verringern, ist eine besondere Sicherheitsabteilung eingerichtet worden.

Freiplätze und Unterrichtsbeiträge für Kinder von Beamtenvereinsmitgliedern. Dem Ersten allgemeinen Beamtenverein wurden von einer großen Anzahl von Unterrichtsanstalten (Handels-, Haushaltungs-, Industrie-, Sprach-, Musik-, Zeichen- und Malschulen, Lyzeen, Kindergärtnerinnenkursen usw.) in Wien und in anderen Städten freie und ermäßigte Plätze zur Verfügung gestellt. Ferner wurden vom Beamtenverein Unterrichtsbeiträge im Gesamtbetrage von K 50.000 zum Besuche von öffentlichen Bürger-, Fach-, Mittel- und Hochschulen im Gebiete der ehemaligen österr.-ungar. Monarchie ausgeschrieben. Mitglieder des Ersten allgemeinen Beamtenvereines mögen die Bewerbungsbedingungen und das Verzeichnis der freien und ermäßigten Plätze gegen Portovergütung bei der Zentralleitung des Beamtenvereines in Wien I, Wipplingerstraße 25, ansprechen.

Güterverkehr mit Italien. Der Güterverkehr mit Italien, der bisher auf den Verkehr mit Stationen der Venezia Giula, das ist des von Italien besetzten Gebietes Triests und des Küstenlandes, beschränkt war, hat eine weitere Ausgestaltung erfahren. Es können nunmehr — vorläufig allerdings nur auf dem Wege über Tarvis — Sendungen nach allen Stationen Italiens zur Beförderung angenommen werden. Weiter sind die bisher im Verkehre mit der Venezia Giulia in Geltung gestandenen Bedingungen, die bis zur Grenze auflaufenden Gebühren stets bei der Aufgabe zu bezahlen und die Sendungen mit Nachnahmen nach Eingang und mit Barvorschüssen nicht zu belasten, aufgehoben worden. Bei allen Sendungen im italienischen Verkehre über Tarvis können die Frachtgebühren von den Absendern entweder bei der Aufgabe bezahlt oder — falls die Sendungen nicht dem Frankaturzwang unterworfen sind — an die Empfänger überwiesen werden. Die nun zugelassenen Nachnahmen nach Eingang und der Barvorschüsse dürfen nur in der Währung des Versandlandes aufgelegt werden. Die Sendungen sind mit durchgehenden internationalen Frachtbriefen bis zur endgültigen italienischen Bestimmungsstation aufzugeben, da die Umbehandlung über Station Tarvis aus betriebstechnischen Gründen bis auf weiteres eingestellt werden mußte.

BUCHANZEIGEN.

Die Zukunft der direkten Eisenbahntarife und ihre Abrechnung. Von Hofrat Dr. Heinrich Roeder und Dr. René Weltsch. Wien 1919. Verlag Ig. Rippel.

Von der Überzeugung ausgehend, daß „geordnete Tarife und Verkehrsverhältnisse, stabile, leicht zu ermittelnde direkte Frachtsätze im zwischenstaatlichen Güterverkehre für Industrie, Landwirtschaft und Handel die größte Bedeutung besitzen", stellen die Verfasser, beide seit vielen Jahren im praktischen Tarifdienste an hervorragender Stelle tätig, allerdings als Privatarbeit, Vorschläge zur Neuordnung des Tarif-, Abrechnungs- und Kartelldienstes der Eisenbahnen der neuen Staaten auf dem Gebiete des ehemaligen österr.-ungar. Reiches zur Erörterung. Nach einer, für den dem Tarifdienste Fernstehenden berechneten Darstellung des bisherigen Tarif- und Abrechnungsdienstes, werden für den Fall des Anschlusses Deutschösterreichs an das Deutsche Reich und für den Fall des Nichtzustandekommens dieses Anschlusses folgende Vorschläge gemacht: „Daß für den durchgehenden Güterverkehr grundsätzlich Verbandsbareme vereinbart werden sollen, die auf mit der Entfernung fallende Einheitsätze aufzubauen und über alle Eisenbahnen durchzurechnen seien".

Durch eine derartige Tarifgestaltung soll bewirkt werden, daß alle Verkehrsbeziehungen mit durchgehenden Tarifen gedeckt werden können, indem eine Gebührenberechnungstafel die Frachtsätze für alle Entfernungen und ein Kilometerzeiger die Entfernungen für alle Verkehrsbeziehungen aufweist. Vorausgesetzt wird dabei auch, daß sich alle alten und neuen Staaten Mitteleuropas wieder zu einem großen Verbande zusammenfinden, in dem nicht nur das Frachtrecht sondern auch die grundlegenden tarifarischen Bestimmungen gleichlautend geregelt sind; also zu einem neuen internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und zu einheitlichen Tarifen (Teil I, Abtlg. *A* und *B*).

Die Wirkung dieser Tarifgestaltung auf die Gebührenberechnung wäre die, daß besondere Anteiltabellen (von

Digitized by Google

Ausnahmen abgesehen) überflüssig wären und die Abrechnung sofort endgültig vorgenommen werden könnte, was natürlich sehr große Vorteile böte.

Um die Kartellabrechnung fast ganz zu ersparen, schlagen die Verfasser vor, daß der bei der im Jahre 1910 durchgeführten Regelung des österr.-ungar.-deutschen Güterverkehres bereits eingeschlagene Weg: Leitung des Verkehres über je einen einzigen Weg, Entschädigung der dadurch benachteiligten Bahnen durch „Kompensationen", grundsätzlich in allen Verkehren zu verfolgen s i.

So schön und fachgemäß diese Vorschläge auch sein und so viele Vorteile sie bieten mögen, sie sind leider — undurchsetzbar. Die Friedensbedingungen und das grundsätzlich feindliche Verhalten der Nationalstaaten gegen Deutschösterreich machen sie unmöglich.

Trotzdem wird die kleine Schrift die Aufmerksamkeit der Fachkreise erregen.

KLUBNACHRICHTEN.

Begünstigung.

Unseren Mitgliedern und Abonnenten und ihren nächsten Angehörigen wird in der bekannten und beliebten kommerziellen Fachschule Gutsch, Wien II, Leopoldsgasse 26 beim Besuch der programmäßigen Kurse für kaufmännische bezw. Handelsschulfächer und der Kurse für Stenographie, Maschinschreiben und Sprachen eine 10%ige Schulgeldherabsetzung gewährt. Die Einschreibungen finden an dieser Schule an Werktagen von 8 Uhr vormittags bis 8 Uhr abends und an Sonntagen von 8 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags statt. Als besonders praktisch sind die viermonatigen kaufmännischen Reformkurse für Erwachsene und die gleichartigen achtmonatigen für Bürger- und Untermittelschulabsolventen und Absolventinnen zu empfehlen. Für Letztere bietet auch der einjährige höhere kommerzielle Fachkurs besondere Vorteile.

D.-ö. Staatsbahnen (Nordbahndirektion).

Zwecks Herstellung eines Anschlusses in Drösing an Zug Nr. 118 (Drösing ab 5 Uhr 12 Min. vormittags, Wien an 7 Uhr 15 Min. vormittags) wird Zug Nr. 1152 der Strecke Drösing—Zistersdorf **ab 7. Juli 1919** von Zistersdorf schon um 4 Uhr 20 Min. vormittags abgehen und in Drösing um 5 Uhr 03 Min. vormittags eintreffen.

Ferner wird ab erwähntem Tage in Strecke Drösing—Zistersdorf statt Zug Nr. 1154 (Zistersdorf ab 10 Uhr 25 Min. vormittags) Zug Nr. 1156 (Zistersdorf ab 1 Uhr 30 Min. nachmittags) verkehren. Nähere Angaben sind aus dem Aushangfahrplan zu entnehmen.

Südbahn-Gesellschaft.

Neuer Fahrplan.

Für die Linien der Südbahn gelangen mit 15. Juli l. J. neue Fahrpläne zur Ausgabe. Eine Vermehrung der bereits gegenwärtig bestehenden Fernzugsverbindungen tritt nicht ein; auch im Wiener Lokalverkehr sowie bezüglich des Zugsverkehres auf den Nebenlinien weist der neue Fahrplan keine nennenswerten Änderungen auf. Desungeachtet wird durch die Ausgabe der neuen Fahrscheine einem dringenden öffentlichen Bedürfnisse entsprochen, indem dieselben eine genaue Übersicht über die tatsächlich verkehrenden Züge bieten.

Besonders wird darauf aufmerksam gemacht, daß vom 15. Juli l. J. an die Bestimmungen über die Beschränkung in der Passagieraufnahme bei den Schnellzügen Nr. 1 und 2 (Wien-Südbahnhof ab 7 Uhr 45 Min. früh, bezw. an 9 Uhr 40 Min. abends) für alle Tage der Woche vollkommen gleich sein werden, nämlich, daß eine Aufnahme von Reisenden beim Zuge Nr. 1 nach und beim Zuge Nr. 2 von den Stationen der Strecke Wien—Neunkirchen (einschl.) nicht stattfindet und daß die Benützung der III. Wagenklasse mit einfachen Schnellzugskarten und Schnellzugsrückfahrkarten III. Klasse bei beiden Zügen nur dann gestattet ist, wenn diese Karten nach Semmering und darüber hinaus bezw. in der Gegenrichtung von Semmering oder einer südlich von Semmering gelegenen Station lauten. Die neuen Fahrplanplakate liegen bereits an den Bahnhofkassen der Südbahn, die Taschenfahrpläne auch in den Bahnhofbuchhandlungen zum Verkaufe bereit. Die Erteilung von Auskünften und die Ausgabe von Fahrkarten erfolgt auch im österr. Verkehrsbureau und dessen Zweigstellen in Wien.

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

:: Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert. ::

Telegramm-Adresse: Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft
der
Lokomotivfabrik
vormals
G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:
Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:
Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:
Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. □ Prompteste Bedienung

Digitized by Google

Südbahnwerke
Wien-Graz

Direktion: **Wien X/1, Triesterstraße 40**
Fernsprecher 59305

Fabrik für Eisenbahnsicherungs-anlagen und Winden in Wien

Schienenwalzwerk und Fabrik für Eisenbahn-Oberbaumaterialien in Graz

G. Winiwarter

Blech- und Bleiwaren-Fabrik

Wien I, Getreidemarkt 8

Fabrik in Gumpoldskirchen (Niederösterreich)

Niederlage: Budapest VI, Vilmos császár ut. 31

Erzeugt und liefert billigst:

Bleirohre, Bleibleche, Bleiapparate, Hartbleiarmaturen, Bleiguß jeder Art. K. k. priv. verzinkte Hilgersche Dachpfannen, System Flers, anerkannt bestes und leichtestes Eindeckungsmaterial, für alle Arten Dächer verwendbar. Bleiplomben, Bleisiphons, Bleidraht usw.

Zinnrohre, Zinnbleche, Zinndraht usw. Verzinkte, verbleite und verzinkte Eisenbleche. Verzinkte und verzinnte Eisendrähte, Zinkblech, Kupferblech, Weißblech, Lötzinn, Lagermetall usw.

Spezialität: Verzinkte und schwarze Well- und Trägerwellbleche für Eindeckungen, freitragende Dächer, feuersichere Wände und Türen, Brücken-, Decken- und Stiegenkonstruktionen usw.

Reserviert für die Firma

Otto Wohlfahrt, Bodenbach

Fabrik gesundheitstechnischer Anlagen.

SCHIESSL & Co.,

WIEN VI,

GUMPENDORFERSTRASSE 15

ooo

Werkzeuge und Meßinstrumente für Eisenbahn-Werkstätten Bahnerhaltung und Bahnbau.

!! Jeder Festangestellte werde Mitglied !!

der Warenabteilung des

Reichswirtschaftsbund der Festangestellten!

Verkaufsstellen:

I, Rookhgasse 8.	VIII, Langegasse 10.
II, Kaiser Josefstraße 3.	IX, Nußdorferstraße 43.
III, Löwengasse 39.	IX, Garnisongasse 7.
III, Gärtnergasse 9.	X, Favoritenstraße 65.
IV, Wiedner Gürtel 64.	XIII, Sechshauserstraße 106.
IV, Favoritenstraße 34.	XIII, Altgasse 21.
IV, Allegasse 53.	XV, Hütteldorferstraße 62.
V, Schönbrunnerstraße 12.	XVI, Brunnengasse 36.
VI, Gumpendorferstraße 100.	XVII, Hernalser Hauptstraße 96.
VII, Lindengasse 53.	XVIII, Türkenschanzstraße 1.
VII, Ziegergasse 83.	XVIII, Kutschkergasse 9
VIII, Alserstraße 54.	XIX, Gymnasiumstraße 62.

Verkauf von Lebensmitteln bester Beschaffenheit zu billigsten Preisen.

Mitgliedschaft zur Warenabteilung wird durch die Fachvereine erworben. Einschreibgebühr K 1·— Geschäftsanteil K 2·—

Neue Verkaufsstellen werden in allen Bezirken errichtet.

Schuh- und Kleidergeschäft: I, Hohenstaufengasse 10.
Entgegennahme von Schuhen zur Ausbesserung. Verkauf von neuen Schuhen, Herren-, Damen- und Kinderkleidern zu billigsten Preisen.

Maßabteilung: Anfertigung feinster Herrenkleider von ersten Schneidern nach Maß unter Stoffbeibringung. Ferner Ausbessern, Wenden, Modernisieren, Umarbeiten.

Spareinlagen werden in allen Verkaufsstellen entgegengenommen und derzeit mit 5 Prozent verzinst.

Die Zeitschrift „Der Reichswirtschaftsbund" erscheint monatlich einmal und wird an alle Mitglieder in den Verkaufsstellen verteilt.

Kanzlei: Die Zentralkanzlei, Buchhaltung, Direktion befinden sich III, Hohlweggasse 30. — Fernsprecher Nr. 5003 und 8004.
Bei schriftlichen Anfragen bitten wir das Rückporto beizulegen.

Metallschläuche für alle Bahnzwecke

ferner:

Benzin	Dampf
Öle	Gas
Petroleum	Luft
Hochdruck	Wasser

liefert:

Erste Oesterreichische Metallschlauchfabrik

Gesellschaft m. b. H.

Fernsprecher 22797 **Wien IX, Hahngasse 12** Fernsprecher 22797

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 9. Wien, den 1. September 1919. XLII. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 1 Krone.

INHALT: Altes und Neues von der Brennerbahn. Von Dr. Rudolf Sanzin (Schluß). — Die Signal- und Zugsicherungsanlagen des Hauenstein-Basistunnels. Von Dr. L. Kohlfürst. — Strombahnen. Die Elektrisierung der preußischen Staatsbahnen. Meterspurige Personen- und Güterzug-Lokomotive, Bauart 1-D-1, der Rhätischen Bahn (Schweiz). — Verschiedenes. Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Fahrbegünstigungen für Familienangehörige deutschösterreichischer Staatsangestellter. Der Wirkungskreis des d.-ö. Staatsamtes für Verkehrswesen. Die Abrechnungsstelle des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin. — Buchanzeigen. Belgische Lokomotiven. Freytags Gesamtplan von Wien 1:25.000. Waldheims Kursbuch. Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Verkehrsfragen abseits der bestehenden Hauptbahnlinien. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Zur Nachricht.

Die geehrten Klubmitglieder werden höflichst ersucht, allfällige Rang-, Titel- und Wohnungsänderungen dem Klubsekretariate schriftlich zur Kenntnie zu bringen.

Altes und Neues von der Brennerbahn*).

Von Dr. Rudolf Sanzin.

Auf der Nordrampe der Brennerstrecke vermochte die Lokomotive Reihe 170 im Schnellzugdienst etwa 220 t mit rund 28 km/h zu befördern. Auf den kürzeren und günstigeren Rampen von 25‰ der Semmeringstrecke konnten 230 t mit 30 km/h befördert werden. Hiebei war die indizierte Leistung 1100 bis 1200 PS**). Auch im Güterzugdienst fand die Lokomotive Reihe 170 reichlich Verwendung, obschon hiefür die Lokomotive Reihe 180 geeigneter ist. Wie aus Zusammenstellung 4 hervorgeht, ist die Einführung der

Zusammenstellung 4.

Brennstoff- und Wasserverbrauch im Schnellzugdienst auf der Strecke Innsbruck—Brenner. 37 km Streckenlänge, 788·14 m Hebung, mittlere Steigung 21·3‰, größte Steigung 25·0‰.

Lokomotivbauart	Lokomotivreihe	Fahrplanmäßige Fahrgeschwindigkeit auf der Steigung von 25‰, km/h	Fahrzeit Innsbruck-Brenner, min.	Belastung hinter dem Tender, t	Brennstoffverbrauch Innsbruck-Brenner*) kg	Wasserverbrauch Innsbruck-Brenner kg	Brennstoff für 1:00 Nutz-Tonnen-Kilometer, kg	Jahr der Einführung
3/3 gekuppelte Zwilling	32c	25	89	110	1370	8.200	336	1878
3/5 gekuppelte Zwilling	32f	30	73	130	1440	9.235	300	1896
4/4 gekuppelte Zweizylinder-Verbund	170	30	74	215	1980	12.495	249	1898
5/6 gekuppelte Vierzylinder-Verbund	280	30	73	270	2150	14.200	215	1908

*) Kohle von 6500 bis 7000 WE.

*) Schluß zu Heft 8 vom 1. August 1919.

**) 4/5 gekuppelte Verbundlokomotive der österr. Gebirgsbahnen. „Österr. Wochenschrift für den öffentl. Baudienst" 1906, Heft 52.

Lokomotivreihe 170 auch in brennstoffwirtschaftlicher Richtung ein großer Erfolg gewesen. Hiebei wirkt besonders das günstige Verhältnis von Rostfläche zur Heizfläche mit.

Es ist bemerkenswert, daß später auch andere Eisenbahnverwaltungen ähnliche Lokomotivbauarten für den Betrieb rasch fahrender Züge auf Gebirgsstrecken eingeführt haben. Unter anderem ist auch die Gotthardbahn dem Beispiel der österreichischen Gebirgsbahnen gefogt und hat im Jahre 1907 eine sehr starke Lokomotive mit vier gekuppelten Achsen und einer vorderen Laufachse für ihre eigentliche Bergstrecke eingeführt, wobei der wesentlich höhere Achsdruck der Gotthardbahn die Schaffung einer besonders leistungsfähigen Lokomotive erleichterte.

Indessen hatte auf der Brennerstrecke sich der Personenverkehr noch weiter derart gesteigert, daß die Lokomotiven Reihe 170 allmählich nicht mehr ausreichten. Ein immer größerer Teil der Züge mußte Vorspann erhalten, wobei hauptsächlich neben den Lokomotiven Reihe 170 die Reihen 32 b, 32 c oder 32 f in Verwendung kamen. Bei Überschreitung der Belastung von 250 t wurde den Zügen nachgeschoben. Anfänglich hatte man Bedenken, starke Lokomotivreihen als Nachschiebelokomotiven für Personen- und Schnellzüge zu verwenden. Der Not gehorchend, wurden aber bald auch Lokomotiven Reihe 170 für den Nachschiebedienst zugelassen. Ein großer Teil aller Züge wurde durch je eine Lokomotive Reihe 170 an der Spitze und am Schlusse des Zuges befördert. Bis zum Jahre 1905 waren die Schiebelokomotiven nicht an den Zug gekuppelt. Sie mußten an den Haltepunkten schon vor der Einfahrt an bestimmten vorgeschriebenen Stellen sich vom Zuge lösen und durften erst nach dem Anhalten des Zuges in der Station sich wieder an den Zug stellen. Seither ist die Vorschrift aufgestellt worden, daß die Schiebelokomotiven an den Zug zu kuppeln sind, doch darf beim Anhalten die Schiebelokomotive nicht bremsen. Beide Verfahren haben ihre Vor- und Nachteile, die zu erörtern hier zu weit führen würde. Im allgemeinen hat sich auf der Brennerbahn der Schiebedienst sehr gut bewährt. Er ist ein unentbehrliches Hilfsmittel, ohne das die Leistungsfähigkeit der Strecke nahezu auf die Hälfte vermindert würde. Wenn hie und da meist unbedeutende Unfälle durch den Schiebedienst hervorgerufen werden, so darf auf der anderen Seite nicht übersehen werden, daß durch den Schiebedienst auch zahlreiche Unfälle verhütet worden sind.

Digitized by Google

Im Jahre 1907 wurde auf der Brennerstrecke die Lokomotivreihe 280 eingeführt. Es ist eine von Karl Gölsdorf entworfene sechsachsige Lokomotive mit fünf gekuppelten Achsen, die zuvor schon für den Betrieb der Personen- und Schnellzüge auf der Arlbergbahn in Verwendung kam*). Die Triebräder haben 1450 mm. Die Lokomotive besitzt vier Dampfzylinder. Die Hochdruckzylinder liegen zwischen den Rahmen, die Niederdruckzylinder außerhalb der Rahmen. Die Zylinderdurchmesser sind 370 und 630 mm bei 720 mm Kolbenhub. Die vordere, verschiebbare und in den Gleisbögen nach dem Halbmesser einstellbare Laufachse hat Räder von 1034 mm Durchmesser. Von den gekuppelten Achsen ist die erste, dritte und vierte fest gelagert, die zweite und letzte seitlich verschiebbar. Die als Triebachse ausgeführte dritte Achse besitzt Radreifen ohne Spurkränze, um bei dem verhältnismäßig großen festen Radstand von 5010 mm einen schädlichen Seitendruck auf die innere Bogenschiene zu vermeiden. Der Gesamtradstand beträgt 8670 mm. Der Kessel besitzt 4·60 m² Rostfläche und 195 m² dampferzeugende Heizfläche. Der vordere Teil des Langkessels ist als Dampftrockner mit einer Heizfläche von 63 m² ausgeführt. Der Kesseldruck ist 14 at. Das Reibungsgewicht der Lokomotive ist 67·4 t, das Dienstgewicht 77·2 t. Die Verwendung von vier Triebwerken, die große geführte Länge der Lokomotive und die für eine Gebirgslokomotive verhältnismäßig großen Räder von 1450 mm Durchmesser verleihen dieser Lokomotivbauart einen besonders ruhigen Gang, so daß die Höchstgeschwindigkeit mit 70 km/h bemessen werden konnte. Auch die Abnutzung der Radreifen hat, entgegen den wegen der großen Länge des festen Radstandes gehegten Befürchtungen, sich als sehr mäßig erwiesen. Es hat sich hier, wie auch in anderen Fällen gezeigt, daß große feste Radstände weder auf den Oberbau noch auf die Radreifen schädlich wirken, wenn nur genügend Vorsorge getroffen wird, daß die Führung der Lokomotive an der Bogenaußenschiene an möglichst vielen Spurkränzen erfolgt und ein Seitendruck auf die Bogeninnenschiene durch Zwängen der Zwischenachsen keinesfalls eintreten kann.

Bei Probefahrten auf der Brennerstrecke konnten im Durchschnitt auf der Nordrampe mit Steigungen von 25‰ Züge von 300, 280 und 250 t mit 28, 30 und 35 km/h Fahrgeschwindigkeit gefördert werden. Hiebei wurden Leistungen von 1300, 1320 und 1400 PS indiziert. Mit Rücksicht auf die ungünstigen Reibungsverhältnisse der Brennerbahn wurde für den Schnellzugdienst die regelmäßige Zugbelastung mit 270 t festgelegt, wobei mit 28 bis 30 km/h gefahren werden mußte.

Auf der Arlbergstrecke fördert dieselbe Lokomotivbauart der Staatsbahnen auf der Ostrampe mit 26·4‰ Höchststeigung 340 t, auf der Westrampe mit 31·4‰ Höchststeigung 280 t, wobei allerdings geringere Fahrgeschwindigkeit gefordert wird. Die Belastung ist somit auf der Steigung von 31·4‰ der Arlbergbahn größer als auf der Steigung von 25‰ der Brennerbahn! Die Arlbergstrecke hat als erste Gebirgsbahn einen regelmäßigen Ausgleich der Höchststeigung mit Rücksicht auf den Widerstand der Gleisbogen durchgeführt. Außerdem ist die Höchststeigung in allen längeren Tunnels ermäßigt**). Wie zu ersehen ist, haben sich diese Maßnahmen hinsichtlich der möglichen Zugbelastungen vorzüglich bewährt. Die Wirtschaftlichkeit des Zugförderungsdienstes wird hiedurch in nicht geringem Maße günstig beeinflußt. Die Schwierigkeit der Brennerstrecke gelangt hiedurch besonders deutlich zum Ausdruck.

*) „Die Lokomotive", Jahrgang 1906, Seite 89.

**) Dr. Sanzin: Die Verminderung der Höchststeigung in Tunnels der Gebirgsbahnen. „Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure", Jahrgang 1910, Seite 170.

Als sich die Dampfüberhitzung im Lokomotivbetrieb in wirtschaftlicher Richtung und auch in bezug auf die spezifische Leistungsfähigkeit als voller Erfolg herausstellte, beschloß die Südbahnverwaltung unter dem damaligen Maschinendirektor Eustach Prossy, die weiteren Gebirgsschnellzuglokomotiven mit fünf gekuppelten Achsen und vorderer Laufachse als Heißdampf-Zwillinglokomotiven auszuführen. Es konnte hiedurch das kostspielige, vielteilige, vierfache Triebwerk durch das einfache Gestänge einer Zwillingslokomotive mit äußeren Dampfzylindern ersetzt werden. Allerdings mußte andererseits auf den bekannten ruhigen Gang und die größere Gleichförmigkeit der ausgeübten Zugkraft der vierzylindrigen Verbundlokomotiven verzichtet werden.

Die Hauptabmessungen dieser neuen, als Reihe 580 bezeichneten Lokomotivbauart weichen von der Reihe 280 nicht wesentlich ab*). Die Triebräder besitzen denselben Durchmesser, desgleichen ist der Kolbenhub 720 mm. Die Zwillingzylinder haben 610 mm Durchmesser. Da diese Lokomotiven auch für den Betrieb auf der Semmeringstrecke mit Gleisbögen von 190 m Halbmesser in Aussicht genommen waren, wurde der feste Radstand auf 4590 mm verringert. Sämtliche Radreifen sind mit Spurkränzen versehen, doch sind die Spurkränze der Triebachse gegen die regelmäßige Form um 7 mm schmäler ausgeführt. Außer der vorderen Laufachse, die sich nach dem Bogenhalbmesser hin einstellen kann, ist, wie an der Lokomotive Reihe 280, die zweite und letzte der gekuppelten Achsen seitlich verschiebbar ausgeführt. Der Kessel besitzt 4·6 m² Rostfläche und 206·6 m² dampferzeugende Heizfläche. Der Überhitzer Bauart Wilhelm Schmidt hat 58·4 m². Der Kesseldruck ist auf 14 at festgesetzt. Das Reibungsgewicht ist 69·2, das Dienstgewicht 79·5 t. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt ebenfalls 70 km/h.

Die Zugbelastungen sind auf der Brennerstrecke dieselben wie für Lokomotive Reihe 280. Die Lokomotive Reihe 580 besorgt gegenwärtig auf der Semmeringstrecke den größten Teil des Personen- und Schnellzugdienstes und wird auch für Güterzüge vielfach verwendet.

Die Entwicklung des Personenzugdienstes auf der Brennerbahn ist durch die Vergleichswerte in Zusammenstellung 4 gut dargestellt. Sie lassen deutlich erkennen, wie erfolgreich die Einführung der stets vollkommeneren Lokomotivbauarten für die Größe der möglichen Zuglasten und für die Brennstoffwirtschaft war. Trotz Steigerung der Zuglasten und der Fahrgeschwindigkeit hat der Brennstoffaufwand für 1 Nutz-Tonnen-Kilometer ständig abgenommen. Zu den Werten in Zusammenstellung 3 und 4 ist noch zu bemerken, daß diese Fahrten aus einer größeren Zahl von Probefahrten im regelmäßigen Dienst so ausgewählt wurden, daß die maßgebenden Verhältnisse möglichst übereinstimmten. Hinsichtlich des Brennstoffverbrauches für 1 Nutz-Tonnen-Kilometer ist hervorzuheben, daß diese Verbrauchsziffern für die Bergfahrt Innsbruck—Brenner allein gelten. Die im Betrieb erlangten Durchschnittsziffern betragen nur etwa 60% der angegebenen Werte, da die Lokomotiven für die Talfahrt nur sehr wenig Kohle benötigen.

So hat sich auf der Brennerstrecke der Lokomotivbetrieb seit der Eröffnung in ruhig fortschreitender Entwicklung befunden. Der Zugförderdienst fußt zum großen Teil auf Erfahrung. Um aber zuverlässige Erfahrungen über besondere Betriebsweisen oder neue Lokomotivbauarten zu erlangen, sind jahrelange Beobachtungen erforderlich. Um also sicher zu gehen, dürfen sich Neuerungen niemals überstürzen und je einheitlicher und je gleichmäßiger die Betriebs-

*) „Die Lokomotive", Jahrgang 1912, Seite 241.

Digitized by Google

verhältnisse sind, um so zuverlässiger werden diese beurteilt werden können. Der Entschluß, grundsätzliche Änderungen in der Betriebsweise einzuführen oder zum Bau neuer Lokomotivbauarten zu schreiten, wird daher immer reifliche Überlegung bedürfen und nur bei Erreichung wichtiger Vorteile gerechtfertigt sein. Jedenfalls wurden die reichen Erfahrungen, die auf der Brennerstrecke im Laufe der Jahre erlangt wurden, im reichen Maße von in- und ausländischen Eisenbahnverwaltungen benutzt. Die Südbahngesellschaft hatte überhaupt durch den Besitz zahlreicher berühmter Gebirgsstrecken den Ruf erlangt, in dieser Richtung besonders maßgebende Erfahrungen zu besitzen. Ihre Ratschläge wurden daher in schwierigen Fällen nicht selten eingeholt.

In erster Linie waren die Erfahrungen der Brennerbahn wohl für den Bau der Gotthardbahn verwertet worden. Im Jahre 1867 wurde die Brennerbahn eröffnet und 1872 beginnt der Bau der Gotthardbahn, nachdem die Entwürfe wegen technischen und geldlichen Schwierigkeiten mehrmals umgearbeitet worden waren.

Wie schon weiter oben bemerkt wurde, haben die verhältnismäßig größeren Schwierigkeiten auf der Brennerstrecke gegenüber der Semmeringbahn zur unrichtigen Auffassung geführt, daß die Gleisbögen mit 285 m Halbmesser der Brennerbahn keinen wesentlich geringeren Krümmungswiderstand aufweisen als die Gleisbögen mit 190 m der Semmeringbahn, daß im Gegenteil bei gleicher Höchststeigung dieselben Lokomotivbauarten auf der Semmeringbahn größere Zuglasten zu fördern vermögen als auf der Brennerbahn. Wie bereits dargelegt, ist jedoch der Grund für diese Erscheinung nur in der günstigen Gesamtanlage der Semmeringbahn zu suchen*). Trotzdem hatten diese Erfahrungen auf den Bauentwurf der Gotthardbahn insoferne Einfluß genommen, als für diese die kleinsten Bogenhalbmesser mit nur 280 m festgesetzt wurden. Dagegen wurden glücklicherweise die langen Gleisbögen in den Kehrtunnels durchwegs mit 300 m Halbmesser angelegt. Es wurde ferner in längeren Tunnels eine Ermäßigung der Höchststeigung um 2 bis 3‰ vorgesehen, wobei jedoch leider mit Rücksicht auf örtliche Schwierigkeiten und auf hohe Baukosten stellenweise diesen Grundsätzen nicht entsprochen wurde. Es kommen daher auf beiden Rampen längere Tunnels und Gleisbögen in der Höchststeigung vor**). Die Folge hievon ist, daß die Reibungsverhältnisse auf der Gotthardbahn keinesfalls günstiger als auf der Brennerbahn, vielleicht sogar noch etwas schlechter sind. Mindestens steht das Verhältnis zwischen den regelmäßig geförderten Zuglasten und den Reibungsgewichten auf der Gotthardbahn in einem noch ungünstigeren Verhältnis als auf der Brennerbahn.

Erst bei dem Entwurf der Arlbergbahn wurden die Grundsätze eines Ausgleiches der Steigung mit Rücksicht auf den Bogenwiderstand und der Ermäßigung der Höchststeigung in den Tunnels angenommen und bei der Bauausführung strengstens durchgeführt. Für die Zugförderung wurden hiedurch so bedeutende Erfolge erzielt, daß seither diese Grundsätze wohl bei allen großen Eisenbahnbauten eingehalten wurden.

*) Eine der wichtigsten Erfahrungen aus dem Betrieb der Brennerbahn ist, daß die Ermäßigung der Höchststeigung von 25 auf 19·48‰ im Kehrtunnel von St. Jodock für die Widerstandsvermehrung im Gleisbogen von 300 m Halbmesser und für die Verminderung der nützlichen Reibung im Tunnel nicht ausreicht. Desgleichen ist auch die Ermäßigung der Höchststeigung auf der Südrampe von 22·5‰ im Pflerscher Kehrtunnel auf 16·5‰ ebenfalls für den Gleisbogen von 280 m Halbmesser ungenügend.

**) Die Höchststeigung beträgt auf der Nordrampe 26·2‰ auf der Südrampe 27‰.

Die Signal- und Zugsicherungsanlagen des Hauenstein-Basistunnels.

Von Dr. L. Kohlfürst.

Der Zugverkehr in dem zwischen Olten (Tannwald) und Tecknau auf der neuen Hauensteinlinie der Schweizerischen Bundesbahnen sich erstreckenden 8134 m langen Hauenstein-Basistunnel wird seit seiner Eröffnung mit Dampflokomotiven betrieben, doch dürfte der spätere Übergang zum elektrischen Betrieb in Anbetracht der auf diesem Gebiet in der Schweiz vorwaltenden erfolgreichen Bestrebungen wahrscheinlich wohl nur die Frage einer nicht allzufernen Zeit sein. Rücksichtlich der daselbst zur Sicherung des Zugverkehrs erforderlichen Einrichtungen lagen natürlich nebst den für lange Tunnels im allgemeinen erschwerenden Umständen mancherlei örtliche Sonderbedürfnisse vor, welche vorliegendenfalls in angemessenster Weise Berücksichtigung gefunden haben und denen zum Teile mittels außergewöhnlicher neuer Anordnungen entsprochen wurde, wodurch die Gesamtanlage als besonders bemerkenswert gelten darf.

Für die sämtlichen im Tunnel vorhandenen Streckensignale sind ausschließlich elektrisch beleuchtete Lichtsignale angewendet und ebenso die abwechselnd an der einen, dann an der anderen Tunnelseite angebrachten Kilometerzeichen durch elektrische Lampen gekennzeichnet. Auch die Steuerung der Streckensignale erfolgt lediglich elektrisch, wozu die erforderlichen Ströme vorwiegend durch Speicherbatterien geliefert werden, die sich in den Stationen Olten (Tannwald) und Tecknau befinden, teilweise aber auch vom Wechselstrom-Ortsnetz in Tecknau bezogen werden. Die Sprechstellen der durchlaufenden Fernsprechlinie sowie die elektrischen Läutewerke haben ihren Platz in Nischen der je 1 km voneinander entfernten Seitenkammern des Tunnels. Die Anordnung der Läutewerke ist ähnlich wie in der Gotthardtunnelanlage gewählt, insofern mit den Werken durchlaufende Glockensignale nicht bloß empfangen sondern auch abgegeben werden können. Zur räumlichen Zugdeckung ist die 9·803 km lange Strecke Olten (Tannwald)—Tecknau, in welcher der Tunnel liegt, mit einer Siemenschen Streckenblockanlage ausgestattet, welche ihrer Länge wegen in zwei Blockstrecken geteilt werden mußte. Die betreffende Zwischenblockstelle konnte sonach nur im Tunnel selbst Platz finden, und zwar in Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse an einem Punkte, welcher von der südlichen Mündung 3698 m von der nördlichen 4436 m entfernt ist. An dieser Blockstelle befindet sich für jede der beiden Fahrrichtungen je ein Hauptsignal mit zugehörigem dreifachen Vorsignal, und jedes dieser Signale besteht im einzelnen aus zwei in einem gemeinsamen, aus einer Aluminiumlegierung hergestellten Verschlußkasten übereinander angebrachten, wasserdichten Laternen, welche je zwei Glühlampen von 16 bis 25 Kerzen enthalten und den Zügen entgegen mit färbigen bezw. weißen Glastafeln abgeschlossen sind. Der Wechsel des Signalzeichens, das heißt der Lichtfarbe geschieht in der Weise, daß immer nur die Lampen der oberen oder bloß die der unteren Laternen brennen, während die anderen abgelöscht sind. Die Ein- und Ausschaltung der beiden Lampengruppen erfolgt an dem zugehörigen, aber außerhalb des Tunnels in Olten (Tannwald) aufgestellten, 4977 m vom Zwischenblock entfernten Stellwerk mittels zweier Stromschalter, welche hier in dieselbe Abhängigkeit gebracht sind, wie sonst die mechanischen Stellvorrichtungen der an Ort und Stelle von Hand bedienten Siemenschen Streckenblocksignale. Gemäß der schweizerischen Signalordnung erteilen die Hauptsignale der Zwischenblockstelle, die an der Führerseite der Tunnelwand 3·30 m über Schienenoberkante angebracht sind, das Signal „Halt!“ (Strecke besetzt!) durch rotes, das Signal „Fahrt!“

Digitized by Google

(Strecke frei!) durch grünes Licht; das zugehörige Vorsignal zeigt den ersten Fall durch drei- oder mehrmals hintereinander sichtbares grünes, den zweiten gleicherweise durch mehrmaliges weißes Licht an. Im Hauenstein-Basistunnel besteht jedes der einzelnen Vorsignale aus drei der vorgeschilderten, in Abständen von je 3 m an der Tunnelwand befestigten Doppellaternen; dieses Vorsignal befindet sich für die Bergfahrt 500 m vor dem Hauptsignal und ist dann nach einer Streckenlänge von 200 m wiederholt und nach weiteren 200 m neuerdings wiederholt, so daß dafür im ganzen neun Doppellaternen beansprucht werden. Für die Talfahrt ist die erste Dreiergruppe des Vorsignals 800 m, die zweite 600 m und die dritte 200 m vom zugehörigen Hauptsignal entfernt. Diese Wiederholungen erschienen geboten, weil aus naheliegenden Gründen innerhalb des Tunnels Erschwerungen oder Beschränkungen der Fernsicht leicht eintreten können. Die gesamten Signallampen der Blockstelle sind mit elektrischen Rückmeldern versehen, welche beim zugehörigen Stellwerk in Olten (Tannwald) durch die Lage weißer, grüner oder roter Scheibchen oder kleiner Flügel sowohl die Stellung ersichtlich machen, welche die Signale jeweilig besitzen als auch den Zustand der Glühlampen anzeigen und ein etwaiges Durchbrennen sowie jede störende Unterbrechung des Signalstromes durch Auslösung eines Lärmweckers melden.

Eine zweite Signalgruppe bildet das nächst der nördlichen Tunnelmündung vorhandene, zur Station Tecknau gehörige Einfahrt- und Blocksignal, bestehend aus dem Hauptsignal mit dem unmittelbar darunter anschließenden Ablenkungssignal und dem tiefer und getrennt angebrachten Durchfahrsignal. Davon zeigt das erstere wieder rotes („Halt!") oder grünes („Fahrt!"), das Ergänzungssignal weißes oder grünes Licht, das Durchfahrsignal jedoch zwei in Diagonale stehende weiße Lichter ▫ (Durchfahrt frei!) oder grüne Lichter ▪ (Anhalten in der Station! oder Durchfahrt mit verminderter Geschwindigkeit!). Hauptsignal und Ablenkungssignal bestehen aus je einer Doppellaterne, wie sie für die Signale der Zwischenblockstelle benutzt sind, das Durchfahrsignal jedoch aus zwei solchen, nebeneinander zu einem Signalkörper verbundenen Doppellaternen. Das zum Einfahrtsignal gehörende, in erwähnter Art aus drei Lichtern gebildete Vorsignal ist vom Hauptsignal 500 m entfernt und in einem Abstand von 100 m wiederholt; es erscheint also nicht dreimal, wie an der Zwischen blockstelle, sondern bloß zweimal. Die Überwachung der Signallage und Ordnung an sämtlichen Laternen der Einfahrtsignalgruppe geschieht wieder durch elektrische, in der Station Tecknau aufgestellte Rückmelder; für den Betrieb der Lampen dient in der Regel Wechselstrom, welchen das Ortsnetz Tecknau abgibt, wo außerdem eine Speicherbatterie vorbereitet steht, die sich selbsttätig einschaltet, falls der Wechselstrom ausbleiben würde.

Die Länge der zur Tunnelsignaleinrichtung gehörenden, durchaus unterirdisch verlegten Stromleitungen der Strecke Olten (Tannwald)—Tecknau beträgt für die Schwachstromanordnungen 35·5 km und für die Starkstromanlagen 16 km, zusammen also beiläufig das Sechsfache der Tunnellänge. Dieser Bedarf an Leitungen ist zum Teil durch den schon weiter oben hervorgehobenen Umstand bedingt, daß für die Unterbringung von Signalwärtern zur Handbedienung des nicht allzuweit von der Längsmitte des Tunnels vorhandenen Siemenschen Streckenblocks keine Möglichkeit vorlag, weshalb diese Handhabung an ein außerhalb des Tunnels aufgestelltes Blockwerk übertragen werden mußte, das nahezu 4900 m vom Signal entfernt ist und von wo aus der Blocksignalwärter weder die Signale beobachten, noch den Lauf der Züge überwachenl kann. Gerade aber die eigenartigen Durchführungen, mit wechen das letzthervorgehobene Hindernis überwunden wurde, kennzeichnet die Sicherungseinrichtung des Hauenstein-Basistunnels*) als ganz außergewöhnlich und besonders beachtenswert. Die Hauptschwierigkeit lag in der Sicherung der Zugfolge unter Befolgung der hiefür durch das allgemeine Reglement der schweizerischen Eisenbahnen über den Fahrdienst auf Normalspurbahnen gegebenen Bestimmungen, welche lauten: „Die Züge dürfen sich nicht näher als auf Stationsdistanz folgen, d. h. es darf kein Zug auf einer Station abgelassen bezw. durchgelassen werden, bevor der demselben vorausgegangene Zug auf der nächsten Station angekommen und darüber Rückmeldung eingetroffen ist. Signal- und Blockstation werden hier ebenfalls als Stationen betrachtet. Die Rückmeldung darf erst erfolgen, nachdem der Stationsvorstand sich überzeugt hat, daß der ganze Zug (mit Einschluß des das Schlußsignal tragenden Wagens oder der Schiebelokomotive) am Einfahr- oder Blocksignal vorbeigefahren und dieses auf „Halt!" zurückgestellt worden ist."

Behufs einer dementsprechenden Ausgestaltung der Streckenblockanlage hatte man als zunächstliegend die Benutzung von Gleisstromkreisen in Erwägung gezogen; dieser Weg, die Aufgabe zu lösen, wurde jedoch nach eingehender sorgsamer Überprüfung wieder aufgegeben, sowohl wegen der nennenswerten technischen Schwierigkeiten, mit denen die Isolierung der beiden Blockabschnitte — die eine von rund 5 km, die zweite von 4·5 km Länge — verbunden gewesen wäre, als der beträchtlichen Kosten halber für die hiebei nötig werdenden neuen Steinbettungen, Abwässerungen und sonstigen Herrichtungen sowie für die spätere laufende Unterhaltung. Ganz besonders war aber auch der Verzicht auf Gleisstromanlagen durch den Umstand gefördert, daß die Fahrschienenleitungen für die in Aussicht stehende künftige Einführung der elektrischen Zugförderung tunlichst uneingeschränkt zur Verfügung bleiben sollten.

Man zog es deshalb vor, im August 1913 mit einer von R. Zaug, Ingenieur für elektrisches Sicherungswesen der Obertelegrapheninspektion der Schweizerischen Bundesbahnen, beantragten Anordnung Versuche einzuleiten, welche die Benutzung von Gleisstromanlagen ersparte, indem äußerst genau arbeitende elektrische Achsenzähler als Zwischenglieder in die Schaltung eines normalen, mit Sperrfeld versehenen Siemenschen Blockwerkes einbezogen wurden. Bei dieser Einrichtung handelte es sich darum, daß jeder in einen Blockabschnitt einfahrende Zug durch Vermittlung eines Streckenstromschalters den Zeiger eines Achsenzählers antreibt und ebenso am Ende des Blockabschnittes den Zeiger einer zweiten solchen Vorrichtung betätigt, der mit dem ersteren auf gemeinsamer Achse läuft. Nur dann, wenn die beiden Zeiger sich um denselben Winkel gedreht, d. h. genau den nämlichen Weg zurückgelegt haben, was eben nur der Fall sein wird, wenn die Achsenzahl bei der Ausfahrt des Zuges dieselbe geblieben ist wie bei der Einfahrt, erfolgt die Auflösung der Druckknopfsperre, welche es bis dahin verwehrt, einem zweiten Zug die Nachfahrt freizugeben. Nachdem die nächst Bern in einer Probestrecke vorgenommenen Versuche zwei Jahre hindurch befriedigende Ergebnisse nachgewiesen hatten, erfolgte 1915 die Durchführung der im Sinne des Zaug schen Antrages von der Telegraphenbauanstalt Hasler A. G. in Bern erstellten Streckenblocksignalanlage des Hauenstein-Basistunnels, welche sich seither tadellos bewährt.

*) Vgl. P. Frei, Obertelegrapheninspektor der Schweizerischen Bundesbahnen. „Über die Sicherung des Zugverkehres durch elektrische Blockapparate auf der Strecke Olten—Tecknau der neuen Hauensteinlinie"; Schweiz. Bauzeitung Nr. 8, Band 69.

Digitized by Google

STROMBAHNEN.

Die Elektrisierung der preußischen Staatsbahnen. Die preußische Staatsbahnverwaltung hat sich seit etwa 20 Jahren mit der elektrischen Zugbeförderung beschäftigt. Zunächst wurde nach der am meisten zweckmäßigen Form des Betriebsstromes gesucht. Nach sorgfältigen Vorarbeiten, unter anderem: Einrichtung elektrischen Betriebes auf der Anhalter Vorortbahn und auf der Strecke Johannisthal—Spindlersfeld, Blankenese—Ohlsdorf, Dessau—Bitterfeld, wurde dafür endgültig einfacher Wechselstrom mit $16^2/_3$ Perioden bei 15.000 V Leerlaufspannung im Fahrdraht gewählt. Mit Ausnahme Italiens sind alle europäischen Länder, die elektrische Zugbeförderung in größerem Umfange planen, hierin gefolgt. Bekanntlich hat dann die preußische Eisenbahnverwaltung die Einrichtung elektrischer Zugbeförderung auf der Strecke Magdeburg—Leipzig—Halle und der schlesischen Gebirgsbahn (Lauban—Königszelt mit südlichen Abzweigungen) in Angriff genommen. Der Krieg hat diese Arbeit unterbrochen. Sie ist im November vorigen Jahres wieder aufgenommen worden und soll so gefördert werden, daß der Betrieb auf beiden Strecken etwa Mitte 1920 in dem ursprünglich geplanten Umfange möglich sein wird. Eine bei Kriegsausbruch bereits vollendete Teilstrecke der schlesischen Gebirgsbahn konnte die ganze Kriegszeit hindurch betrieben werden, wodurch es möglich wurde, die Einrichtungen zur Erzeugung und Verteilung der elektrischen Arbeit — darunter eine Fernleitung mit 80 000 V Leerlaufspannung und eine Anzahl neuer Lokomotivformen von ungewöhnlich hoher Leistung bis zu 3000 PS — gründlich erproben. Schon bei den erwähnten beiden Strecken ist daran gedacht worden, aus den Brennstoffen Düngesalze und Teererzeugnisse herauszuholen und die Kraftwerke, die durch den Eisenbahnbetrieb allein nur mäßig ausgenutzt werden, durch Abgabe elektrischer Arbeit für andere Zwecke (Landesversorgung, Herstellung chemischer und metallurgischer Erzeugnisse in angegliederten Nebenbetrieben) auf hohe Jahresbetriebsstunden zu bringen. Damals waren die Hilfsmittel hiezu noch zu wenig entwickelt. In der Kriegszeit ist dies nachgeholt worden, so daß die Verwirklichung jener Gedanken heute möglich ist. Dies soll unter Nutzung der neuesten Erfahrungen (Urteererzeugung) erstmalig bei dem zunächst auszuführenden elektrischen Betrieb auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortebahnen geschehen. Bei den elektrischen Lokomotiven wird gegenwärtig mit Erfolg daran gearbeitet, die Anzahl der Grundformen auf einige wenige (3 bis 4) zu vermindern und diese so zu gestalten, daß sie geringe Unterhaltungskosten, einfache Wirtschaftseinrichtungen und große Jahresleistungen ergeben. Um die Betriebskosten der Kraftwerke zu vermindern, wird geplant, auf den elektrischen Strecken eine Anzahl für die Kraftwerksbelastung ungünstig liegender Züge mit Öllokomotiven (Diesellokomotiven oder dgl.) zu befördern, die das bei der Vergasung fallende Treiböl verarbeiten. Militärisch ist dies bedeutsam, weil dadurch für einen erheblichen Teil (etwa ein Fünftel) des gesamten Lokomotivbestandes Freizügigkeit gewahrt bleibt. Die Schwierigkeiten, die anfänglich der Landesversorgung aus Eisenbahnkraftwagen wegen der besonderen Stromform des Bahnbetriebes entgegenstanden, sind inzwischen beseitigt worden. Auch ist es gelungen, gegen Störung und Gefährdung der Telegraphenleitungen Abhilfe zu finden. Der allgemeinen Einführung der elektrischen Zugbeförderung bietet sich heute kein technisches Hindernis mehr. Wirtschaftlich würde sie außerordentliche Vorteile bringen und in nicht geringem Maße zur Milderung der wirtschaftlichen Nöte Deutschlands beitragen.

(Hamb. Woche.)

Meterspurige Personen- und Güterzug-Lokomotive, Bauart 1-D-1, der Rhätischen Bahn (Schweiz)*). Von Georg Königshagen. Im Jahre 1913 lieferte die Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft in Berlin für die Rhätische Bahn eine 2×300 PS-Personen- und Güterzuglokomotive, Bauart 1-D-1. Die Maschine weicht von den bis dahin von der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft gebauten Lokomotiven insofern ab, als zur Übertragung der Kraft von den Treibern auf die Achsen nicht reiner Zahnrad- oder Parallelkurbelantrieb verwendet worden ist, sondern beide Antriebsarten vereinigt zur Anwendung gelangt sind. Die meterspurige Lokomotive, deren mechanischer Teil aus den Werkstätten der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur stammt, wird mit Einphasenwechselstrom von 10.000 V, $16^2/_3$ Perioden betrieben. Um eine leichte Kurvenbeweglichkeit zu erreichen, die durch Gleiskrümmungen von 160 m Halbmesser bedingt ist, hat man die Laufachsen als Bisselachsen ausgebildet und der ersten und vierten Treibachse genügend seitliches Spiel gegeben; dagegen sind die mittleren Treibachsen, zwischen denen die Blindwelle läuft, starr im Rahmen gelagert.

Die beiden hochgelagerten und fest mit dem Rahmen verbundenen Treiber tragen auf ihren Ankerwellen beiderseitig Ritzel, die auf ein zwischen den Treibern angeordnetes Vorgelege mit einem Übersetzungsverhältnis von 1 : 2·65 arbeiten. Um einen guten Druckausgleich zu erzielen, haben die Ritzel jedes Treibers entgegengesetzt schrägstehende Zähne erhalten. Von der Vorgelegewelle, die zwei um 90^0 versetzte Kurbeln trägt, wird die Antriebskraft durch zwei schrägangreifende Schubstangen auf die in Höhe der Treibachsenmitte gelagerte Blindwelle und von hier mittels Kuppelstangen auf die vier Treibachsen übertragen. Eine vollkommen starre Verbindung zwischen den Treiber-, Vorgelege- und Blindwellenlagern ist dadurch erreicht worden, daß diese in kräftige, fest miteinander verbundene Stahlformgußstücke gebettet sind.

Die Treibachsen werden durch eine achtklötzige Hardy-Luftsaugebremse abgebremst. Außerdem können, unabhängig hievon, mittels Handspindelbremse von jedem Führerstand aus die diesem nächstgelegenen beiden Treibachsen abgebremst werden. Die Maschine ist mit Mittelpufferung versehen und mit einem federnd angeordneten Schneepflug ausgerüstet.

Der mit einem leicht abnehmbaren Blechdach versehene Maschinenraum enthält außer den beiden Treibern und dem in einem Rippenkasten untergebrachten Lesitungsumformern einen elektro-pneumatisch und von Hand zu betätigenden Ölschalter, den Saugpumpensatz für die Hardy-Bremse sowie einen kleinen Luftpresser, der die Druckluft für die Betätigung der beiden Scherenstromabnehmer, des Ölschalters, der Sandstreuer und Signalpfeifen liefert. Die Steuerung erfolgt durch Schützen, die in einer besonderen Kammer untergebracht sind. Zwischen dieser und den Treibern ist ein Umformer von 2·5 PS aufgestellt, der Gleichstrom von 18 V Spannung für die Ölschalterauslösung und die Beleuchtung erzeugt. Bei Stillstand des Umformers liefert den Strom eine zu diesem parallelgeschaltete Speisebatterie.

Alle Hochspannung führenden Teile innerhalb des Maschinenraumes sind in Kammern untergebracht, deren Betreten unmöglich ist, solange die Maschine unter Spannung steht.

Die einzelnen Teile der elektrischen Ausrüstung sind derart im Maschinenraum angeordnet, daß auf beiden Seiten Gänge frei bleiben, auf denen man ungehindert von einem Führerstand zum anderen gelangen kann. In den geräumigen Führerständen sind die Fahr- und Bremsschalter sowie die

*) Aus Heft 7, Juli 1919 der AEG Mitteilungen.

Digitized by Google

elektrischen und Luftdruck-Meßgeräte und die Geschwindigkeitsmesser untergebracht. Der Strom wird der Fahrleitung mittels der beiden auf dem Dach nichtleitend angeordneten Scherenstromabnehmer entnommen und in der auf stützenden Nichtleitern blank verlegten Hochspannungsleitung über eine Blitzschutzdrosselspule und den Hochspannungsölschalter zur Hochspannungswicklung des Leitungsumformers und von hier zur Erde geführt. Die Niederspannungswicklung des Umformers trägt zwölf Anzapfungen für die Leistungsregelung der Treiber.

Jeder der beiden offen gebauten und mit Eigenkühlung versehenen zwölfpoligen Treiber hat eine Stundenleistung von 300 SP bei 28 km/h Fahrgegeschwindigkeit, entsprechend einer Gesamtzugkraft am Radumfang von 8500 kg.

Elektromagnetisch betätigte Fahrtwender bewirken die Änderung des Drehsinnes der Treiber. Jeder der beiden Treiber kann in einfacher Weise vom Arbeitsstromkreis getrennt werden, so daß bei Schadhaftwerden eines Treibers die Maschine von dem anderen Treiber allein fortbewegt werden kann.

Der zur Betätigung der Schütze und Speisung der Treiber für die Luftsauge- und die Luftdruckpumpe sowie den Umformer erforderliche Strom von 300 V Spannung wird einer besonderen Wicklung des Leistungsumformers entnommen und zu einer im Maschinenraum angeordneten, die Schalter und Sicherungen tragenden Verteilungstafel geführt, von der die Leitungen zu den genannten Vorrichtungen abzweigen.

Über die mit dieser Maschine im bisherigen Betriebe gemachten Erfahrungen äußert sich die Direktion der Rhätischen Bahn in einem Schreiben vom 28. Jänner 1919 an die Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft u. a. wie folgt:

„.....Die Lokomotive hat seit deren Indienstsetzung am 16. Juni 1913 bis Ende 1918 171.007 km zurückgelegt. Diese Lokomotive können wir zu den besten elektrischen Lokomotiven zählen, die wir haben. Die Abnutzung der Sammler, Treiberkohlen und Steuerschalterdosen ist außerordentlich gering, die Kommutation ist tadellos, und deshalb mußten die Sammler erst ein einziges Mal geschliffen werden, und zwar am 14. August 1918. Seit Indienstsetzung mußten bis heute nur elf Sammlerkohlen der Treiber ersetzt werden, ein Ergebnis, wie es keine andere elektrische Lokomotive zu verzeichnen hat.

Umformer, Treiber, Steuerschalter und Fahrtwender haben noch zu keinen Störungen Anlaß gegeben.....“

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Der Präsident der Nationalversammlung hat am 18. Juli d. J. den Bauräten im Staatsamte für Verkehrswesen Ing. Jacques Neblinger, Ing. Karl Klein und Ing. Dr. Egon Grünebaum den Titel und Charakter eines Oberbaurates mit Nachsicht der Taxe verliehen.

Fahrbegünstigungen für Familienangehörige deutschösterreichischer Staatsangestellter. Das deutschösterreichische Staatsamt für Verkehrswesen hat sich auf eine Eingabe des Zentralangestelltenrates der deutschösterreichischen Staatsämter um Bewilligung einer Fahrbegünstigung für eine jährliche einmalige Urlaubsreise der Staatsbediensteten und ihre Familienangehörigen in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen, zum Beispiel nach überstandener schwerer Krankheit, bei nachgewiesener Zahl unversorgter Kinder usw., bereit erklärt, die notwendig erwachsenden Reisekosten für Urlaubs- und Erholungsreisen dadurch herabzumindern, daß es in Einzelfällen den im gemeinsamen Haushalte lebenden, von den Einschreitern vollständig erhaltenen Frauen und Kindern jeweils eine 50%ige Fahrpreisermäßigung zugesteht. Gegebenenfalls haben Bewerber stempelfreie begründete Gesuche durch ihre vorgesetzte Dienststelle einzubringen. Die Angaben sind vom Dienstvorstand des Einschreiters zu bestätigen. Dem Gesuch ist die Ausfertigungsgebühr von K 1 für die dritte Wagenklasse oder K 2 für die zweite Wagenklasse oder K 4 für die erste Wagenklasse bar beizuschließen. Das Staatsamt für Verkehrswesen hat auch die hauptsächlichsten deutschösterreichischen Transportunternehmungen, und zwar die Südbahn, die Eisenbahn Wien-Aspang, die niederösterreichischen Landesbahnen, die steiermärkischen Landesbahnen, die Stevertalbahn, die Zillertalbahn und die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft eingeladen, sich diesem Vorgang für ihren Bereich anzuschließen.

Der Wirkungskreis des d.-ö. Staatsamtes für Verkehrswesen. Schon in dem Gesetze vom 14. März 1919 über die Staatsregierung (Art. 10, Ziffer 4) wurde der Wirkungskreis des d.-ö. Staatsamtes für Verkehrswesen, das an Stelle des ehemaligen k. k. Eisenbahnministeriums zu treten hatte, dahin umschrieben, daß es mit Ausnahme des Straßenwesens alle Zweige des öffentlichen Verkehrswesens zu verwalten berufen sei.

Die Übertragung der einzelnen Zuständigkeiten aus dem Wirkungskreise der bisher damit befaßten Staatsämtern mußte, da hierüber Verhandlungen gepflogen werden mußten, durch einzelne Vollzugsanweisungen erfolgen.

Durch die jüngst erschienenen Vollzugsanweisungen ist diese Übertragung nunmehr vollendet, so daß also tatsächlich in Deutschösterreich für das Verkehrswesen in der Hauptsache nur mehr eine einzige staatliche Stelle zuständig ist und andere Staatsämter nur mehr an der Entscheidung von Verkehrsfragen und der staatlichen Verwaltung von Verkehrsmitteln in der Form der Mitwirkung beteiligt sind, mit Ausnahme des Straßenwesens, an dessen bisheriger Zuweisung nichts geändert wurde.

Es sind in dieser Beziehung folgende Vollzugsanweisungen und Dienstanweisungen ergangen:

1. Die im Hefte 3 vom 1. März 1919 besprochene Errichtung des Elektrisierungsamtes der d.-ö. Staatsbahnen.

2. Die im Hefte 7 vom 1. Juli 1919 mitgeteilte Überweisung der staatlichen Fremdenverkehrsförderung (Vollzugsanweisung vom 29. April 1919), für welchen Dienstzweig im Staatsamt unter Angliederung an die Sektion V (Verkehr), das Bureau für Fremdenverkehr errichtet wurde, und des Luftverkehrswesens (Vollzugsanweisung vom 15. April 1919), zu dessen Behandlung (und zwar der staatshoheitlichen und staatsaufsichtsrechtlichen Angelegenheiten) das der Sektion I angegliederte Bureau für Luftfahrtangelegenheiten geschaffen wurde.

3. Die Vollzugsanweisung der Staatsregierung vom 1. Juli 1919, betreffend die Zuständigkeit des Staatsamtes für Verkehrswesen für alle Kraftfahrangelegenheiten, die folgenden Wortlaut hat:

„§ 1. Für sämtliche Angelegenheiten des Kraftfahrwesens auf dem Gebiete der Gesetzgebung, Verwaltung und Vollziehung ist vom 1. August 1917 das Staatsamt für Verkehrswesen zuständig, soweit nicht auf Grund besonderer gesetzlicher Bestimmungen noch die Zuständigkeit eines anderen Staatsamtes besteht.

§ 2. Die Angelegenheiten der künftigen Gestaltung des militärischen Kraftfahrwesens hat das Staatsamt für Heerwesen im Einvernehmen mit dem Staatsamte für Verkehrswesen zu regeln.

Digitized by Google

§ 3. Alle Angelegenheiten des Kraftfahrbetriebes für staatliche Zwecke, soweit sich nicht auf Grund der Bestimmung des § 2 eine Ausnahme ergibt, werden bei der Generaldirektion für Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen zusammengefaßt."

Zur Besorgung dieser Angelegenheiten wurden durch Dienstanweisung des Staatsamtes für Verkehrswesen vom 4. August 1919 bei der Generaldirektion für Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen zwei Departements errichtet.

4. Die Vollzugsanweisung der Staatsregierung vom 1. Juli 1919 über die Einbeziehung der Post-, Telegraphen- und Telephonangelegenheiten sowie der Schiffahrtsangelegenheiten in die Zuständigkeit des Staatsamtes für Verkehrswesen, die folgenden Wortlaut hat:

§ 1. In Durchführung der Bestimmungen des Art. 10, Z. 4, des Gesetzes vom 14. März 1919 über die Staatsregierung, StGBl. Nr. 180, werden aus dem bisherigen Wirkungskreise des Staatsamtes für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten losgelöst und in den Wirkungskreis des Staatsamtes für Verkehrswesen einbezogen:

1. Die Generaldirektion für Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen mit allen ihren Geschäften und unterstehenden Dienststellen einschließlich der in ihren Wirkungskreis einbezogenen Angelegenheiten des Kraftwagenverkehres;

2. alle Angelegenheiten des Binnenschiffahrtswesens, insbesondere des Binnenschiffahrtsverkehres und -betriebes einschließlich des Binnenschiffahrtsinspektorates;

3. hinsichtlich des Baues von Wasserstraßen die Mitwirkung bei der grundlegenden gesetzgeberischen Tätigkeit und bei Konzessionserteilungen, insbesondere vom kommerziellen und vom Gesichtspunkte der allgemeinen Verkehrspolitik;

4. alle künftig für Deutschösterreich sich ergebenden Seeschiffahrtsangelegenheiten, mit Ausnahme jener Angelegenheiten, die sich auf die Wahrung der Interessen des überseeischen Handels im Verkehr mit ausländischen Schiffahrtsunternehmungen beziehen, hinsichtlich welcher dem Staatsamte für Verkehrswesen nur die Mitwirkung zusteht.

§ 2. Hinsichtlich des Zuständigkeitskreises des Staatsamtes für Verkehrswesen bleibt dem Staatsamte für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten folgende Einflußnahme gewahrt:

a) Mitwirkung in allen Fragen des Verkehrswesens, die die Interessen der gewerblichen und industriellen Produktion und des Handels betreffen, und bei jenen Angelegenheiten des Binnenschiffahrtswesens, welche die bauliche Ausgestaltung der dem Schiffsverkehre dienenden Wasserläufe berühren;

b) die Wahrung der Interessen des überseeischen Handels im Verkehre mit ausländischen Schiffahrtsunternehmungen.

§ 3. Als Beginn der Zuständigkeit des Staatsamtes für Verkehrswesen hinsichtlich der im § 1 dieser Vollzugsanweisung bezeichneten Angelegenheiten hat der 15. August 1919 zu gelten, soweit aus praktischen Bedürfnissen das Staatsamt für Verkehrswesen einvernehmlich mit dem Staatsamte für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten einen Teil derselben nicht schon früher übernommen hat."

Zur Behandlung der Schiffahrtsangelegenheiten wurde mittels Dienstanweisung des Staatssekretärs für Verkehrswesen vom 15. August 1919 eine ihm selbst unmittelbar unterstellte Revisionsgruppe errichtet, die drei Departements umfaßt, und zwar Departement 10 für tarifarische, verkehrspolitische und Frachtangelegenheiten der See- und Binnenschiffahrt, Departement 11 für gesetzgeberische, Konzessions- und Vertragsangelegenheiten der Binnenschiffahrt und Departement 11 a für alle Seeschiffahrts- und nautische Angelegenheiten, endlich als besondere Stelle das Binnenschiffahrtsinspektorat, dem die nautisch-technischen Angelegenheiten der Binnenschiffahrt und -flößerei und das Spezialgewerbeinspektorat für das Schiffergewerbe auf Binnengewässern zuzuweisen sind.

Zu bemerken ist noch, daß ein Gesetzentwurf über die Aufhebung der Generalinspektion der d.-ö. Eisenbahnen und die Überweisung ihres Geschäftskreises an das Staatsamt für Verkehrswesen selbst bereits der Nationalversammlung vorliegt und zweifellos genehmigt werden wird.

Ohne in Einzelheiten eingehen zu wollen, sei nur bemerkt, daß die nunmehr wohl kaum zu übertreffende Buntheit in der Gliederung des Staatsamtes für Verkehrswesen bei der bevorstehenden endgültigen Neuorganisation dieses Amtes wohl wird beseitigt und das Amt nach einheitlichem Gesichtspunkten wird gegliedert werden müssen.

Die Abrechnungsstelle des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin hat in der Zeit vom 1. April 1918 bis 31. März 1919 im ganzen 215.640 Guthaben- und Schuldposten ausgeglichen. und zwar in:

a) deutscher Währung . . .	201.723	= Mk.	2.355,059.970,
b) Frankenwährung	6.359	= Fr.	13,594.645,
c) österr.-ung. Währung . .	7.558	= K	192,662.310.

Die Zahl der bearbeiteten Posten ist gegen das Vorjahr um rund 12.000 Posten (5·5%) zurückgegangen. Trotzdem ist eine Steigerung der angemeldeten Geldbeträge eingetreten, die in der österreichischen Kronenwährung 35%, in der Markwährung 10% betrug. In der Frankenwährung ist ein Rückgang von 30% eingetreten. Durch Ausgleichung verringert wurden: In Markwährung (einschl. der in diese umgerechneten Franken) 208.082 auf 1752 Rechnungsposten und Mark 2.374,544.052 auf Mk. 368,870.235; in österreichischer Kronenwährung 7558 auf 540 Rechnungsposten und K 192,662.310 auf K 158,167.745, im ganzen 215.640 auf 2292 Rechnungsposten. Durch je eine Zahlung wurden durchschnittlich 94 (im Vorjahr 98) angemeldete Posten ausgeglichen. Bei den Geldbeträgen ergibt sich durch Umrechnung der außerdeutschen Währung in die Markwährung eine Gesamtsumme von Mk. 2.538,307.016, die durch Ausgleichung auf Mark 503,312.818 verringert wurde. Es wurden also statt je Mk. 1000 nur je Mk. 198 (1917 = Mk. 186, 1916 = Mk. 185, 1915 = Mk. 165, 1914 = Mk. 155) bar gezahlt. (Arch. f. E.)

BUCHANZEIGEN.

Belgische Lokomotiven. Geschichtliche Entwicklung des Lokomotivbaues in Belgien mit besonderer Berücksichtigung der neueren Lokomotiven der belgischen Staatsbahnen. Mit 148 Abbildungen, einer Bauformtafel und zahlreichen Tabellen. Unter besonderer Förderung der kais. Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen in Brüssel verfaßt von Ing. Hans Steffan, Wien. Format 20 × 28. 128 Seiten. Verlagsanstalt A. Berg, Wien. Preis K 12.

Von den zahlreichen schriftstellerischen Erscheinungen, die die Kriegszeit hervorgebracht hat, haben nur wenige dauernden Wert. Eine der wenigen erfreulichen Ausnahmen ist die vorliegende Arbeit. Die vorübergehende Besetzung Belgiens durch das deutsche Heer hatte es mit sich gebracht, daß die deutschen Fachleute sich auch eingehender mit den belgischen Eisenbahnen befaßten. Das belgische Eisenbahnwesen nimmt eine eigenartige Zwischenstellung ein. In vielen Beziehungen sind englische Vorbilder bis heute maßgebend geblieben, während in manchen Gebieten auch eine stark ausgesprochene Selbständigkeit wahrzunehmen ist. In der vorliegenden, ausführlichen Behandlung des belgischen Lokomotivparkes finden sich zahlreiche Bauarten, die bisher nicht bekannt waren. Besonders bemerkenswert ist die fortschrittliche Richtung im Lokomotivbau, die unter Vaessen um 1860 einsetzte. Zahlreiche eigenartige Grundbauarten und Einzelausführungen sind unter dem Maschinendirektor Belpaire der belgischen Staatsbahnen geschaffen worden. Aber auch in den letzten Jahren vor dem Weltkrieg hat der

Digitized by Google

Lokomotivbau in Belgien unter der Leitung von Flamme beachtenswerte Fortschritte gemacht. Es ist ein großes Verdienst Steffans, die ganze Entwicklung des belgischen Lokomotivbaues in fast lückenloser Weise, sachgerecht und unter voller Würdigung der Verdienste der belgischen Fachleute vorgeführt zu haben. Dr. Sanzin.

Freytags Gesamtplan von Wien 1 : 25.000. Preis gefalzt in Umschlag mit vollständigem Straßenverzeichnis und Straßenbahnsignalen K 9·60. Ein 80 : 110 cm großes, in vielfachem Farbendruck angefertigtes Blatt, auf dem nicht nur das ganze Stadtgebiet sondern auch verschiedene Orte außerhalb desselben (z. B. Mauer Atzgersdorf, Liesing, Weidling, Groß-Enzersdorf usw.) mit genauer Straßenbezeichnung enthalten ist. Dieser Plan entspricht den weitestgehenden Anforderungen vollkommen und stellt eine besonders anerkennenswerte Leistung des Verlages (Wien VII., Schottenfeldgasse 62) dar.

Waldheims Kursbuch (früher Waldheims Kondukteur). Die erste Friedensausgabe dieses allgemein bevorzugten Fahrplanbuches mit Gültigkeit für August-September ist soeben erschienen. — Das langentbehrte und altbewährte Buch wird in seiner neuen Gestalt jedem Reisenden um so willkommener sein, als es zurzeit überhaupt das einzige Fahrplanbuch ist, das nicht nur die deutschösterreichischen Eisenbahn- und Binnenschiffahrtspläne bringt sondern auch die der angrenzenden neuen Nationalstaaten und überdies die neuen Fahrpreise. Es ist in allen Buchhandlungen, Trafiken, Bahnverschleißstellen usw. zu haben.

Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Begründet von Dr. G. Eger, geleitet von Kurt Gorden: und Gerhart Eger. XXXV. Bd., Heft 1 bis 3. Berlin und Leipzig, Verlag Dr. Walter Rothschild.

Von den Abhandlungen seien folgende hervorgehoben: Dr. Gorden: Die Haftung des preußischen Eisenbahnfiskus für Verlust oder Beschädigung von Postsendungen; Dr. Richter: Die Verpflichtung der Eisenbahn zur Auskunfterteilung über ihre Erörterungen bei Verlust, Minderung und Beschädigung von Gütern; Polchau: Der Anspruch auf den billigsten Tarif bei Sendungen im internationalen Eisenbahnverkehr, wenn im Frachtbrief ein bestimmter Tarif nicht genannt ist; Dr. Senkpichl: Der Umfang der skripturmäßigen Haftung beim Lagerschein; Dr. Eger: Ein Fortschritt in der Rechtsprechung zur Frage des eigenen Verschuldens (§ 1 RHpfl.G.). Die Hefte enthalten ferner 170 Entscheidungen, Besprechungen und Anzeigen neuer Bücher und Aufsätze und der Gesetzgebung aus allen Gebieten des Verkehrsrechtes. Dr. Hilscher.

Verkehrsfragen abseits der bestehenden Hauptbahnlinien. Von Ing. Erich von Kurzel-Runtscheiner. Verlag für Fachliteratur G. m. b. H., Wien I. Preis K 3·60.

Die Abhandlung behandelt die Frage der Ertragsfähigkeit der Triebwagenfeldbahnen und ihrer Verwendbarkeit in der Friedenswirtschaft.

Der Verfasser geht von der Überzeugung aus, daß unsere durch den Krieg schwer mitgenommene und durch den Wettbewerb des Auslandes, besonders Amerikas, stark geschädigte Volkswirtschaft, wie auf allen anderen Gebieten so gerade auch auf dem des Verkehrswesens nur durch neue Arbeitsarten werde Erfolge erzielen können. So werde es nicht genügen, die alten vollspurigen Haupt- und Lokalbahnen im Betrieb zu erhalten. Auch abseits von diesen werde die Mechanisierung des Verkehrswesens nicht aufzuhalten sein. Sämtliche Beförderungsarbeit abseits der bestehenden Hauptbahnlinien durch Lastkraftwagen zu leisten, sei unmöglich, da dies einen völligen Neubau unseres Straßennetzes bedingen würde. Hier könne nur durch Erbauung von Triebwagenfeldbahnen Abhilfe geschaffen werden.

Auf die zu erwartende Wirtschaftlichkeit des Betriebes der Triebwagenfeldbahnen übergehend, zeigt der Verfasser, bis zu welchen Entfernungen diese billiger arbeiten können als die Vollbahn. Als Betriebsform denkt er sich die gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen, da hiedurch die allgemeine und privatwirtschaftliche Wohlfahrt am besten gewahrt würde.

Endlich weist der Verfasser darauf hin, daß Deutschösterreich in der Lage ist, den Fahrpark für solche Triebwagenfeldbahnen in erster Linie für den eigenen Bedarf, in zweiter Linie für die Ausfuhr herzustellen, da die Erzeugung solcher Fahrbetriebsmittel hierzulande bereits eine hohe Stufe der Vollkommenheit erreicht habe.

KLUBNACHRICHTEN.

Begünstigung.

Unseren Mitgliedern und Abonnenten und ihren nächsten Angehörigen wird in der bekannten und beliebten kommerziellen Fachschule Gutsch, Wien II, Leopoldsgasse 26 beim Besuch der programmäßigen Kurse für kaufmännische bezw. Handelsschulfächer und der Kurse für Stenographie, Maschinschreiben und Sprachen eine 10%ige Schulgeldherabsetzung gewährt. Die Einschreibungen finden an dieser Schule an Werktagen von 8 Uhr vormittags bis 8 Uhr abends und an Sonntagen von 8 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags statt. Als besonders praktisch sind die viermonatigen kaufmännischen Reformkurse für Erwachsene und die gleichartigen achtmonatigen für Bürger- und Untermittelschulabsolventen und Absolventinnen zu empfehlen. Für Letztere bietet auch der einjährige höhere kommerzielle Fachkurs besondere Vorteile.

Kommerzielle Beamte gesucht.

Für großes Speditionsunternehmen werden tüchtige, in selbständigen kommerziellen Eisenbahndienst erfahrene Bahnbeamte gesucht. Offerte unter Angabe des curriculum vitae und Gehaltsansprüchen unter „Lebensstellung" an die Verwaltung dieses Blattes.

D.-ö. Staatsbahnen (Nordbahndirektion).

Fahrkartenausgabe für die Schnellzüge Wien—Warschau bezw. Krakau.

Vom 4. August 1919 angefangen gelangen im Stadtbüro der d.-ö. Staatsbahnen, I, Kärntnerring 11, für den jeden Mittwoch, Freitag und Samstag um 12 Uhr mittags abgehenden Schnellzug Wien Nordbahnhof—Warschau bezw. Krakau (Ententezug) Fahrkarten I. und II. Klasse in beschränkter Anzahl zur Ausgabe.

D.-ö. Staatsbahndirektion Wien.

Lieferungsausschreibung.

Für das Kalenderjahr 1920 wird im Anbotwege die Lieferung des Bedarfes an nachstehend angeführten Holzmaterialien vergeben, und zwar für die d.-ö. Staatsbahndirektion Wien, die d.-ö. Nordwestbahndirektion und die d.-ö. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft an:

1. Kanthölzer und Pfosten aus Eichenholz;

2. Kanthölzer, Pfosten, Bretter, Latten aus Fichten-, Föhren- oder Tannenholz;

3. Einfriedungshölzer, Latten, Stangen, Schwarten usw.

Die auf die Lieferung Bezug habenden Anbotsbehelfe und Einzelausweise über die benötigten Mengen, Gattungen und Größen, sowie die allgemeinen und besonderen Bedingnisse können bei den Abteilungen III der genannten Direktionen eingesehen und behoben werden.

Die Zusendung der Anbotsbehelfe wird gegen Einhebung der einfachen Postgebühr ohne Zuschlag bei Empfang der Sendung erfolgen. Die Einsendung von Briefmarken hat daher zu entfallen.

Die Preise sind ohne Abzug bezw. Aufschlag frei Wagen eines Bahnhofes der d.-ö. Staatsbahnen einschließlich aller Nebenkosten anzugeben.

Den Anbotstellern steht es frei, bloß einzelne Teillieferungen anzubieten, dagegen behalten sich die Direktionen ausdrücklich das Recht vor, die Angebote rücksichtlich aller angebotenen

Digitized by Google

Posten bezw. Mengen oder auch nur eines Teiles der letzteren anzunehmen oder die Angebote ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

Die Eingaben, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Angebote benützt werden müssen, sind auf jedem Bogen mit einer Stempelmarke zu K 2 zu stempeln und in den hiezu bestimmten Briefumschlägen versiegelt bis längstens 19. September 1919, 12 Uhr mittags in den betreffenden Einlaufskanzleien einzubringen.

Die amtliche Eröffnung der eingelangten Angebote findet statt am 20. September 1919, und zwar bei der d.-ö. Staatsbahndirektion Wien um 11 Uhr vormittags, bei der d.-ö. Nordwestbahndirektion um 10 Uhr vormittags, bei der d.-ö. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft um 8½ Uhr vormittags.

Die Anbotsteller haben mit ihren Angeboten durch acht Wochen vom Einreichungstage an gerechnet im Worte zu bleiben.

Lieferungen ausländischer Provenienz sind ausgeschlossen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Schiffverkehr zwischen Wien und Bratislava (Preßburg).

Der regelmäßige Personenschiffverkehr zwischen Wien und Bratislava (Preßburg) ist eröffnet.

Die nächsten Fahrten finden in beiden Richtungen mit Berührung der inzwischen eröffneten Zwischenstationen Dienstag, den 12. August und Donnerstag, den 14. August 1919 statt.

Abfahrt von Wien-Weißgärber	7	Uhr	00	Min. früh
Ankunft in Bratislava (Preßburg) ..	10	„	15	„ vorm.
Abfahrt von Bratislava (Preßburg) .	1	„	30	„ nachm.
Ankunft in Wien-Weißgärber	7	„	40	„ abends.

Zur Reise von und nach tschechoslowakischen Stationen ist die Vorweisung der behördlich vorgeschriebenen Ausweispapiere erforderlich (ordnungsgemäß vidierter Paß, Einreisebewilligung für die Slovakei).

Nach Maßgabe des verfügbaren Raumes werden mit dem Personenschiffe auch Eilgüter befördert.

Fahrpläne, sowie Auskünfte über den Personen- und Eilgüterverkehr sind bei der Direktion in Wien und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 10. August 1919.

Haessler & Wolf

Präzisions-Werkzeugmaschinen u. Werkzeuge

für Metall- und Holzbearbeitung

Wien I/2, Bauernmarkt 24

Fernruf 12493

WEMAG

VERKAUFSZENTRALE UND LAGER DER WERKZEUG- UND MASCHINENFABRIKEN ZOEBLITZ, HIRTENBERG BEI WIEN

WIEN II, OB. DONAUSTR. 81 (NÄCHST DER STEPHANIEBRÜCKE)

DRAHTANSCHRIFT: WEMAG WIEN FERNRUF: 41039

ABTEILUNG I

PRÄZISIONS-WERKZEUGE
SPEZIAL-WERKZEUGE
WERKZEUG-MASCHINEN
MECHANIKER-DREHBÄNKE
SPEZIAL-WERKZEUGMASCHINEN

AUSSCHLIESSLICHE VERWENDUNG ERSTKLASSIGER SPEZIAL- UND EDELSTAHLSORTEN MODERNSTE, DEN HEUTIGEN PRAKTISCHEN UND WISSENSCHAFTLICHEN ANFORDERUNGEN ENTSPRECHENDE KONSTRUKTIONEN U. TYPEN

ABTEILUNG II

PRESSGUSS AUS WEISSMETALLEN
ARMATUREN } AUF AUTOMATEN UND REVOLVER BEARBEITET
AUTOMOBILTEILE }

MASSENERZEUGUNG FÜR BLECH- U. METALLARTIKEL

Gegründet 1842. Gegründet 1842.

:: Bis Ende 1915 über 5300 Lokomotiven geliefert. ::

Telegramm-Adresse: Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt.
Telephon-Nummer 6 Wiener-Neustadt.

Actien-Gesellschaft

der

Lokomotivfabrik

vormals

G. Sigl in Wiener-Neustadt.

Abteilung für Lokomotivbau:

Lokomotiven und Tender jeder Größe und Bauart, für Haupt-, Sekundär- und Industriebahnen.

Abteilung für Kesselbau:

Lokomotiv- und Lokomobilkessel, stationär und fahrbar, stationäre Dampfkessel jeder Bauart und Größe, Röhrenkessel (System Simonis-Lanz), Ekonomiser, Überhitzer, Reservoire für Wasserreinigungsapparate, sowie Reservoire für alle anderen Zwecke in jeder Größe.

Abteilung für allgemeinen Maschinenbau:

Kesselschmied-, Kupferschmied- und Blecharbeiten jeder Art. Rohguß- und Schmiedestücke in Eisen und Metall.

Vorzüglichste Ausführung. ◻ Prompteste Bedienung

Digitized by Google

Südbahnwerke
Wien-Graz
Direktion: **Wien X/1, Triesterstraße 40**
Fernsprecher 59305

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen und Winden in Wien

Schienenwalzwerk und Fabrik für Eisenbahn-Oberbaumaterialien in Graz

G. Winiwarter
Blech- und Bleiwaren-Fabrik
Wien I, Getreidemarkt 8
Fabrik in Gumpoldskirchen (Niederösterreich)
Niederlage: Budapest VI, Vilmos császár ut. 31

Erzeugt und liefert billigst:

Bleirohre, Bleibleche, Bleiapparate, Hartbleiarmaturen, Bleiguß jeder Art. K. k. priv. verzinkte Hilgersche Dachpfannen, System Flers, anerkannt bestes und leichtestes Eindeckungsmaterial, für alle Arten Dächer verwendbar. Bleiplomben, Bleisiphons, Bleidraht usw.

Zinnrohre, Zinnbleche, Zinndraht usw. Verzinkte, verbleite und verzinkte Eisenbleche. Verzinkte und verzinnte Eisendrähte, Zinkblech, Kupferblech, Weißblech, Lötzinn, Lagermetall usw.

Spezialität: Verzinkte und schwarze Well- und Trägerwellbleche für Eindeckungen, freitragende Dächer, feuersichere Wände und Türen, Brücken-, Decken- und Stiegenkonstruktionen usw.

Reserviert für die Firma

Otto Wohlfahrt, Bodenbach
Fabrik gesundheitstechnischer Anlagen.

SCHIESSL & Co.,
WIEN VI,
GUMPENDORFERSTRASSE 15
ooo
Werkzeuge und Meßinstrumente
für Eisenbahn-Werkstätten
Bahnerhaltung und Bahnbau.

!! Jeder Festangestellte werde Mitglied !!
der Warenabteilung des
Reichswirtschaftsbund der Festangestellten!

Verkaufsstellen:

I, Rockhgasse 8.
II, Kaiser Josefstraße 3.
III, Löwengasse 39.
III, Gärtnergasse 9.
IV, Wiedner Gürtel 64.
IV, Favoritenstraße 34.
IV, Allegasse 53.
V, Schönbrunnerstraße 12.
VI, Gumpendorferstraße 100.
VII, Lindengasse 53.
VII, Zieglergasse 83.
VIII, Alserstraße 54.
VIII, Langegasse 10.
IX, Nußdorferstraße 43.
IX, Garnisongasse 7.
X, Favoritenstraße 65.
XIII, Sechshauserstraße 106.
XIII, Altgasse 21.
XV, Hütteldorferstraße 62.
XVI, Brunnengasse 36.
XVII, Hernalser Hauptstraße 96.
XVIII, Türkenschanzstraße 1.
XVIII, Kutschkergasse 9
XIX, Gymnasiumstraße 62.

Verkauf von Lebensmitteln bester Beschaffenheit zu billigsten Preisen.

Mitgliedschaft zur Warenabteilung wird durch die Fachvereine erworben. Einschreibgebühr K 1·— Geschäftsanteil K 2·—

Neue Verkaufsstellen werden in allen Bezirken errichtet.

Schuh- und Kleidergeschäft: I, Hohenstaufengasse 10.
Entgegennahme von Schuhen zur Ausbesserung. Verkauf von neuen Schuhen, Herren-, Damen- und Kinderkleidern zu billigsten Preisen.

Maßabteilung: Anfertigung feinster Herrenkleider von ersten Schneidern nach Maß unter Stoffbeibringung. Ferner Ausbessern, Wenden, Modernisieren, Umarbeiten.

Spareinlagen werden in allen Verkaufsstellen entgegengenommen und derzeit mit 5 Prozent verzinst.

Die Zeitschrift „Der Reichswirtschaftsbund" erscheint monatlich einmal und wird an alle Mitglieder in den Verkaufsstellen verteilt.

Kanzlei: Die Zentralkanzlei, Buchhaltung, Direktion befinden sich III, Hohlweggasse 30. — Fernsprecher Nr. 5003 und 8004.
Bei schriftlichen Anfragen bitten wir das Rückporto beizulegen.

Metallschläuche für alle Bahnzwecke

ferner:

Benzin	Dampf
Öle	Gas
Petroleum	Luft
Hochdruck	Wasser

liefert:

Erste Oesterreichische Metallschlauchfabrik
Gesellschaft m. b. H.

Fernsprecher 22797 **Wien IX, Hahngasse 12** Fernsprecher 22797

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 10. Wien, den 1. Oktober 1919. XLII. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 1 Krone.

INHALT: Der Wortlaut des Friedensvertrages von St. Germain-en-Laye betreffend das Verkehrswesen. — Die wirtschaftlichen Beziehungen Deutschlands zu Deutschösterreich. — Ruhestandsbegünstigungen. — Verschiedenes. Staatsbeamtenspital vom Goldenen Kreuze in Wien. — Buchanzeigen. Technisches Schaffen in Österreich. Österreichs Anteilnahme an der Entwicklung des Verkehrswesens. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Der Wortlaut des Friedensvertrages von St. Germain-en-Laye betreffend das Verkehrswesenes.

Da der volle Wortlaut des „Friedensvertrages" bisher der weiteren Öffentlichkeit noch nicht bekannt wurde, bringen wir ihn unseren Lesern nach der von der d.-ö. Staatsdruckerei ausgegebenen Übersetzung zur Kenntnis. Eine sachliche Darlegung der Folgen für unser Verkehrswesen und damit für unsere Volks- und Staatswirtschaft und welche Aufgaben uns Deutschen Eisenbahnern daraus erwachsen, wird folgen.

XI. TEIL.

Luftschiffahrt.

Artikel 276.

Die den verbündeten und assoziierten Mächten angehörigen Flugzeuge sollen volle Flug- und Landungsfreiheit auf österreichischem Gebiete haben und dieselben Begünstigungen wie österreichische Flugzeuge genießen, besonders in Notfällen.

Artikel 277.

Die den verbündeten und assoziierten Mächten angehörigen Flugzeuge sollen im Durchzug nach irgendeinem anderen Land das Recht genießen, ohne zu landen das österreichische Gebiet zu überfliegen unter Vorbehalt der Erfüllung der Vorschriften, welche Österreich etwa aufstellen wird und die in gleicher Weise auf österreichische Flugzeuge und solche der verbündeten und assoziierten Länder Anwendung finden sollen.

Artikel 278.

Die dem nationalen öffentlichen Luftverkehr in Österreich dienenden Flugplätze sollen den den verbündeten und assoziierten Mächten angehörigen Flugzeugen zur Verfügung stehen; diese sollen daselbst die gleiche Behandlung wie österreichische Flugzeuge in bezug auf Gebühren jeder Art, einschließlich Landungs- und Versorgungsgebühren, genießen.

Artikel 279.

Unter Vorbehalt der vorliegenden Bestimmungen ist das Recht der Durchfahrt, des Durchflugs und der Landung, wovon die Artikel 276, 277 und 278 handeln, der Beachtung derjenigen Vorschriften, die Österreich zu erlassen für notwendig befinden wird, unterworfen, wobei sich versteht, daß diese Vorschriften unterschiedlos auf österreichische Flugzeuge und solche, die den verbündeten und assoziierten Ländern angehören, angewendet werden.

Artikel 280.

Die Bescheinigung der Nationalität, der Flugsicherheit, die Führerzeugnisse und Erlaubnisscheine, die von einer der verbündeten oder assoziierten Mächte ausgestellt oder als gültig anerkannt sind, werden in Österreich als gültig und gleichwertig den von Österreich ausgestellten Bescheinigungen, Zeugnissen und Erlaubnisscheinen zugelassen.

Artikel 281.

Hinsichtlich des inländischen Handelsluftverkehrs sollen die den verbündeten und assoziierten Mächten angehörigen Flugzeuge in Österreich gleiche Behandlung wie die meistbegünstigte Nation genießen.

Artikel 282.

Österreich verpflichtet sich, geeignete Maßnahmen zu treffen, um zu bewirken, daß jedes über österreichischem Gebiet fliegende österreichische Flugzeug sich den Vorschriften, betreffend Lichter und Signale, sowie den Flug- und Luftverkehrsbestimmungen für Luftplätze und deren Umgebung anpaßt, wie sie in dem von den verbündeten und assoziierten Mächten in bezug auf die Luftschiffahrt abgeschlossenen Abkommen festgelegt sind.

Artikel 283.

Die durch die vorstehenden Vorschriften auferlegten Verpflichtungen sollen in Kraft bleiben bis zum 1. Jänner 1923, sofern nicht Österreich zu einem früheren Termin in den Völkerbund aufgenommen ist oder von den verbündeten und assoziierten Mächten ermächtigt worden ist, dem von den genannten Mächten in bezug auf die Luftschiffahrt abgeschlossenen Abkommen beizutreten.

Digitized by Google

XII. TEIL.

Häfen, Wasserwege und Eisenbahnen.

ABSCHNITT I.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 284.

Österreich verpflichtet sich, für Personen, Güter, Schiffe und Boote, Eisenbahnwagen und Post, die von einem der Gebiete der verbündeten und assoziierten Mächte, benachbart oder nicht, kommen oder dorthin gehen, die freie Durchfahrt durch sein Gebiet auf den für den internationalen Verkehr geeignetsten Wegen, entweder Schienen-, schiffbaren Wasserwegen oder Kanälen zu gewähren.

Die Personen, Waren, Schiffe und Boote, Eisenbahnwagen und Postdienst werden keinem Durchfuhrzoll noch einer unnötigen Verzögerung oder Einschränkung unterworfen werden, und sie werden das Recht haben, in Österreich wie Einheimische, beziehungsweise einheimisches Gut behandelt zu werden in allem, was die Abgaben und Erleichterungen anlangt, sowie in jeder anderen Hinsicht.

Die Durchgangsgüter werden von allen Zöllen oder anderen ähnlichen Abgaben befreit sein.

Alle Steuern oder Lasten, die auf dem Durchgangsverkehr liegen, dürfen mit Rücksicht auf die Verkehrsbedingungen nicht zu hoch sein. Keine Abgabe, Erleichterung oder Beschränkung darf direkt oder indirekt davon abhängen, wer der Eigentümer oder welches die Nationalität des Schiffes oder sonstigen Transportmittels ist, das auf irgendeinem Teil des Gesamtweges benutzt worden ist oder benutzt worden soll.

Artikel 285.

Österreich verpflichtet sich, weder irgendeine Kontrolle über die Transportunternehmungen für den Durchgangsverkehr von Auswanderern auf der Hin- und Rückfahrt einzuführen noch beizubehalten, abgesehen von den nötigen Feststellungen, daß es sich tatsächlich um Durchwanderer handelt; es wird keiner Schiffahrtsgesellschaft noch irgendeiner anderen Organisation, Gesellschaft oder am Verkehr interessierten Privatperson gestatten, sich in irgendeiner Form an einem hiezu eingerichteten Verwaltungsdienst zu beteiligen, noch einen unmittelbaren oder mittelbaren Einfluß in dieser Hinsicht auszuüben.

Artikel 286.

Österreich verzichtet darauf, einen Unterschied zu machen oder eine direkte oder indirekte Bevorzugung eintreten zu lassen hinsichtlich der Zölle, Abgaben und Verbote, die sich auf die Einfuhr in sein Gebiet oder auf die Ausfuhr aus seinem Gebiet beziehen, und, vorbehaltlich der Sonderbestimmungen des gegenwärtigen Vertrages, hinsichtlich der Transportbedingungen und Kosten für Güter oder Personen, die in sein Gebiet eintreten oder aus diesem hinausgehen, sei es auf Grund der Eintritts- oder Austrittsgrenze, sei es auf Grund der Natur, des Eigentums oder der Flagge der verwendeten Transportmittel (inbegriffen Luftverkehrsmittel), sei es auf Grund des ursprünglichen oder unmittelbaren Ausgangspunktes des Schiffes oder Bootes, Eisenbahnwagens, Flugzeuges oder anderen Transportmittels, seiner endgültigen oder Zwischenbestimmung, des verfolgten Reiseweges oder der Umladeplätze, sei es auf Grund des Umstandes, daß die Waren direkt über einen österreichischen, oder indirekt über einen fremden Hafen ein- oder ausgeführt werden, sei es auf Grund des Umstandes, daß die Ware über Land oder auf dem Luftwege ein- oder ausgeführt werden.

Österreich verzichtet besonders darauf, zum Nachteil von Häfen, Schiffen oder Booten einer der verbündeten oder assoziierten Mächte irgendeine Zuschlagsgebühr, irgendeine direkte oder indirekte Prämie für die Ausfuhr oder Einfuhr über die Häfen oder auf den Schiffen oder Booten Österreichs oder auf denjenigen einer anderen Macht einzuführen, besonders in der Form kombinierter Tarife, und die Personen oder Waren, die einen Hafen der verbündeten und assoziierten Mächte passieren oder ein Schiff oder Boot dieser Mächte benutzen, Förmlichkeiten oder irgendeinem Aufenthalt zu unterwerfen, welchen diese Personen oder diese Waren nicht unterworfen wären, wenn sie ihren Weg über einen österreichischen Hafen oder über den Hafen einer anderen Macht nähmen, oder wenn sie ein österreichisches Schiff oder Boot oder ein Schiff oder Fahrzeug einer anderen Macht benutzten.

Artikel 287.

Alle nötigen Maßnahmen in administrativer und technischer Hinsicht müssen getroffen werden, um den Übergang der Waren über die österreichische Grenze nach Möglichkeit abzukürzen und um von der Grenze ab die Abfertigung und den Transport dieser Waren, ohne daß Unterschiede gemacht werden, je nachdem sie aus dem Gebiet der verbündeten und assoziierten Mächte kommen oder dahin bestimmt oder Durchgangsgüter aus oder nach diesen Gebieten sind, unter materiellen Bedingungen, besonders hinsichtlich der Schnelligkeit und sorgfältigen Behandlung während der Fahrt, die denen gleich sein müssen, welche Waren gleicher Art auf österreichischem Gebiet unter gleichen Transportbedingungen genießen würden, sicherzustellen.

Im besonderen wird der Transport verderblicher Güter schnell und regelmäßig ausgeführt werden; die Zollförmlichkeiten werden derart vor sich gehen, daß sie die unmittelbare Weiterführung des Warentransportes durch die Anschlußzüge gestatten.

Artikel 288.

Die Seehäfen der verbündeten und assoziierten Mächte werden alle Begünstigungen und alle Tarifermäßigungen, die auf den österreichischen Eisenbahnen und Schiffahrtswegen zugunsten der österreichischen Häfen oder irgendeines Hafens einer anderen Macht zugestanden sind, genießen.

Artikel 289.

Österreich darf seine Teilnahme an Tarifen und Tarifkombinationen nicht verweigern, welche den Zweck haben würden, den Häfen einer der verbündeten oder assoziierten Mächte analoge Vorteile zu sichern, wie es sie seinen eigenen Häfen oder denen einer anderen Macht etwa zugebilligt hat.

ABSCHNITT II.

Schiffahrt.

Kapitel I.

Freiheit der Schiffahrt.

Artikel 290.

Die Angehörigen der verbündeten und assoziierten Mächte werden ebenso wie ihre Güter, Schiffe und Boote in allen Häfen und auf allen österreichischen Binnenschiffahrtswegen in jeder Hinsicht die gleiche Behandlung wie die österreichischen Staatsangehörigen, Güter, Schiffe und Boote genießen.

Digitized by Google

Im besonderen werden die Schiffe und Boote jeder der verbündeten und assoziierten Mächte berechtigt sein, Waren jeder Art und Reisende nach und von allen auf dem österreichischen Gebiete gelegenen Häfen oder Plätzen, zu denen die österreichischen Schiffe und Boote Zugang haben, zu befördern, und zwar unter Bedingungen, welche nicht ungünstiger sein werden, als diejenigen, welche bei den einheimischen Schiffen und Booten angewendet werden; sie werden auf dem Fuß der Gleichheit mit den einheimischen Schiffen und Booten behandelt werden, soweit es sich um Vergünstigungen und Hafen- und Kaiabgaben jeder Art einschließlich der Erleichterungen während der Liegezeit, beim Laden und Entladen, ferner um die Tonnage-, Kai-, Lotsen-, Leuchtfeuer-, Quarantäne- und alle ähnlichen Abgaben und Gebühren, welcher Art sie auch sein mögen, handelt, die im Namen und zum Vorteile der Regierung, öffentlicher Beamter, Privater, von Körperschaften oder Anstalten irgendwelcher Art erhoben werden.

In dem Falle, daß Österreich irgendeiner der verbündeten oder assoziierten Mächte oder irgendeiner anderen fremden Macht eine Vorzugsbehandlung zugestehen würde, wird diese Maßnahme sofort und bedingungslos auf alle verbündeten und assoziierten Mächte ausgedehnt werden.

Dem Verkehr von Personen, Schiffen und Booten werden keine anderen Fesseln angelegt werden als die, welche sich aus den Bestimmungen über Zollwesen, Polizei, Sanitätswesen, Ein- und Ausfuhr von verbotenen Waren ergeben. Diese Bestimmungen müssen billig und einheitlich sein und dürfen den Handel nicht unnötig behindern.

Kapitel II.

Bestimmungen über die Donau.

1. Gemeinsame Bestimmungen für die als international erklärten Flußnetze.

Artikel 291.

Es werden für international erklärt;

die Donau von Ulm ab und jeder schiffbare Teil dieses Flußnetzes, welcher mehr als einem Staat als natürlicher Zugang zum Meere, mit oder ohne Umladung von einem Schiff auf ein anderes, dient, desgleichen der Teil des Laufes der March und der Thaya, welcher die Grenze zwischen der Tschecho-Slowakei und Österreich bildet, ebenso wie die Seitenkanäle und Fahrtrinnen, welche etwa hergestellt werden, um von Natur schiffbare Abschnitte des gedachten Flußnetzes zu verdoppeln oder zu verbessern oder um zwei von Natur schiffbare Abschnitte desselben Wasserlaufes zu vereinigen.

Dasselbe gilt bezüglich des schiffbaren Wasserweges Rhein—Donau, im Fall, daß dieser Wasserweg unter den im Artikel 308 festgesetzten Bedingungen gebaut wird.

Zufolge einer zwischen den Uferstaaten geschlossenen Vereinbarung kann das internationale Regime auf jeden Teil des obbezeichneten Flußnetzes ausgedehnt werden, der nicht in der allgemeinen Definition inbegriffen ist.

Artikel 292.

Auf den im vorigen Artikel als international erklärten Wasserwegen werden die Staatsangehörigen, die Güter und die Flaggen aller Mächte auf dem Fuße vollkommener Gleichheit behandelt werden, so daß zum Schaden der Staatsangehörigen, der Güter und Flaggen irgendeiner dieser Mächte kein Unterschied zwischen diesen und den Staatsangehörigen, Gütern und Flaggen des Uferstaates selbst oder desjenigen Staates gemacht wird, dessen Angehörige Güter und Flagge die Meitbegünstigung genießen.

Artikel 293.

Die österreichischen Schiffe werden die Beförderung von Reisenden und Waren durch regelmäßige Linien zwischen den Häfen einer verbündeten oder assoziierten Macht nur mit deren spezieller Ermächtigung ausführen können.

Artikel 294.

Abgaben, die je nach den verschiedenen Abschnitten des Flusses verschieden bemessen werden dürfen, können von den Schiffen erhoben werden, welche die schiffbaren Wasserstraßen oder ihre Zugänge benutzen, vorbehaltlich entgegengesetzter Bestimmungen eines Abkommens. Sie müssen ausschließlich dazu bestimmt sein, die Kosten für die Unterhaltung der Schiffbarkeit oder Verbesserung des Flusses und seiner Zugänge in billiger Weise zu decken oder Ausgaben zu bestreiten, die im Interesse der Schiffahrt gemacht werden. Der diesbezügliche Tarif wird nach diesen Ausgaben berechnet und in den Häfen angeschlagen. Diese Abgaben werden so festgesetzt, daß eine ins einzelne gehende Untersuchung der Ladung nicht nötig ist, es sei denn, daß der Verdacht einer Hinterziehung oder einer Übertretung besteht.

Artikel 295.

Der Durchgangsverkehr der Reisenden, Schiffe und Waren hat sich gemäß der in dem Abschnitt I festgesetzten allgemeinen Ordnung zu vollziehen.

Wenn die beiden Ufer eines internationalen Flusses demselben Staat angehören, können die Waren im Durchgangsverkehr unter Zollverschluß gebracht oder unter die Aufsicht von Zollbeamten gestellt werden. Wenn der Fluß die Grenze bildet, sind die Waren und die Reisenden im Durchgangsverkehr von jeder Zollformalität befreit. Die Ein- und Ausladung der Waren, ebenso wie die Ein- und Ausschiffung der Reisenden können nur in den von dem Uferstaate bezeichneten Häfen ausgeführt werden.

Artikel 296.

Auf dem Laufe, wie an der Mündung der erwähnten Schiffahrtswege können Abgaben irgendwelcher Art, außer den in dem gegenwärtigen Teile festgesetzten, nicht erhoben werden.

Diese Bestimmung hindert nicht die Festsetzung seitens der Uferstaaten von Zöllen, Orts- oder Verbrauchsabgaben, noch die Festsetzung von angemessenen und gleichartigen Abgaben, die in den Häfen nach öffentlichen Tarifen für Benutzung von Kranen, Elevatoren, Kais, Magazinen usw. erhoben werden.

Artikel 297.

Mangels einer besonderen Organisation zwecks Ausführung der Arbeiten zur Unterhaltung und Verbesserung des internationalen Teiles eines schiffbaren Wasserstraßennetzes ist jeder Uferstaat verpflichtet, in angemessenem Umfange die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, um alle Hindernisse und Gefahren für die Schiffahrt zu beseitigen und die Aufrechterhaltung der Schiffahrt in gutem Zustande sicherzustellen.

Wenn ein Staat unterläßt, dieser Verpflichtung nachzukommen, kann jeder Uferstaat oder jeder in der etwa bestehenden internationalen Kommission vertretene Staat die Gerichtsstelle anrufen, die zu diesem Zwecke vom Völkerbund eingesetzt ist.

Digitized by Google

Artikel 298.

In gleicher Weise wird vorgegangen in dem Falle, daß ein Uferstaat Arbeiten unternimmt, die geeignet sind, der Schiffahrt in dem internationalen Abschnitt Abbruch zu tun. Die in dem vorigen Artikel erwähnte Gerichtsstelle kann die Aussetzung oder die Einstellung dieser Arbeiten anordnen; sie hat bei diesen Entschließungen den Rechten bezüglich der Berieselung, der Wasserkraft, der Fischerei und der anderen nationalen Interessen Rechnung zu tragen, welche im Falle des Einverständnisses aller Uferstaaten oder aller in der internationalen Kommission vertretenen Staaten den Erfordernissen der Schiffahrt vorzugehen haben.

Die Berufung an die Gerichtsstelle des Völkerbundes hat keine aufschiebende Wirkung.

Artikel 299.

Die in den Artikeln 292 und 294 bis 299 festgesetzte Ordnung wird durch diejenige ersetzt werden, welche in einem durch die verbündeten und assoziierten Mächte getroffenen und durch den Völkerbund genehmigten allgemeinen Abkommen über die schiffbaren Wasserstraßen, deren internationalen Charakter dieses Abkommen anerkennen würde, eingeführt würde. Dieses Abkommen wird besonders auf die Gesamtheit oder einen Teil des obenerwähnten Flußnetzes der Donau, ebenso wie auf die anderen Bestandteile des gedachten Flußnetzes Anwendung finden können, die etwa unter einer allgemeinen Bezeichnung inbegriffen sein mögen.

Österreich verpflichtet sich, gemäß den Bestimmungen des Artikels 331, dem gedachten altgemeinen Abkommen beizutreten.

Artikel 300.

Österreich überläßt den beteiligten verbündeten und assoziierten Mächten innerhalb einer Frist von höchstens drei Monaten nach an sie erfolgter Bekanntgabe einen Teil der Schlepper und der Schiffe, welche nach Abzug des zur Wiederherstellung oder Wiedergutmachung abgegebenen Materials in den Häfen des im Artikel 291 erwähnten Flußnetzes eingetragen bleiben. Österreich überläßt gleichfalls das Material jeder Art, das für die beteiligten verbündeten und assoziierten Mächte für die Benützung dieses Flußnetzes notwendig ist.

Die Zahl der abgetretenen Schlepper und Schiffe und der Umfang des abgetretenen Materials ebenso wie ihre Verteilung werden durch einen oder mehrere Schiedsrichter festgesetzt, die durch die Vereinigten Staaten von Amerika bestimmt werden. Hierbei wird den berechtigten Bedürfnissen der in Frage kommenden Parteien Rechnung getragen und besonders der Schiffahrtsverkehr in den letzten fünf Jahren vor dem Kriege als Grundlage genommen.

Alle überlassenen Fahrzeuge müssen mit ihrem Zubehör und ihrer Ausrüstung versehen, in gutem Zustand und zur Beförderung von Waren geeignet sein und aus den letzten Neubauten ausgewählt werden.

Sobald die im gegenwärtigen Artikel vorgesehenen Zessionen eine Eigentumsübertragung notwendig machen, setzt der Schiedsrichter oder setzen die Schiedsrichter die Rechte der früheren Eigentümer unter Zugrundelegung des 15. Oktober 1918 und die Höhe der ihnen zu zahlendend Entschädigung, sowie, in jedem einzelnen Falle, die Art der Leistung dieser Entschädigung fest. Wenn der oder die Schiedsrichter erkennen, daß die ganze oder ein Teil der Entschädigung direkt oder indirekt Staaten zukommt, die zu Wiedergutmachungen verhalten sind, bestimmen sie die Summe, die auf Grund dieses Postens den genannten Staaten gutzuschreiben ist.

Was die Donau anbelangt, so unterliegen gleichfalls dem Schiedsspruche des oder der oberwähnten Schiedsrichter alle Fragen, die sich auf die endgültige Verteilung der Schiffe, deren Eigentum oder Nationalität zu einer Meinungsverschiedenheit zwischen Staaten Anlaß geben könnte, und auf die Bedingungen dieser Verteilung beziehen.

Eine aus den Vertretern der Vereinigten Staaten von Amerika, des Britischen Reiches, Frankreichs und Italiens gebildete Kommission ist bis zur definitiven Verteilung mit der Kontrolle über diese Schiffe betraut. Diese Kommission wird provisorisch das Notwendige verfügen, um die Verwertung dieser Schiffe im allgemeinen Interesse durch irgendeine lokale Organisation sicherzustellen, oder sie wird anderenfalls selbst den Betrieb übernehmen, ohne jedoch der definitiven Verteilung zu präjudizieren.

Diese provisorische Verwertung wird, soweit als möglich, auf kommerziellen Grundlagen eingerichtet werden und die Nettoeinnahmen, welche die erwähnte Kommission durch die Vermietung von Schiffen erzielt, werden auf eine von der Wiedergutmachungskommission anzugebende Weise verwendet werden.

2. Sonderbestimmungen für die Donau.

Artikel 301.

Die Europäische Donaukommission übt von neuem die Befugnisse aus, die sie vor dem Kriege hatte.

Gleichwohl werden provisorisch die Vertreter Großbritanniens, Frankreichs, Italiens und Rumäniens allein diese Kommission bilden.

Artikel 302.

Von dem Punkte ab, wo die Zuständigkeit der Europäischen Kommission aufhört, wird das im Artikel 8 erwähnte Flußnetz der Donau unter die Verwaltung einer internationalen Kommission gestellt, die sich wie folgt zusammensetzt:

2 Vertreter der deutschen Uferstaaten,

1 Vertreter jedes der anderen Uferstaaten,

1 Vertreter eines jeden der in Zukunft in der Europäischen Donaukommission vertretenen Nichtuferstaaten.

Wenn einige dieser Vertreter im Augenblick des Inkrafttretens des gegenwärtigen Vertrages nicht ernannt werden können, sind die Entschließungen der Kommission nichtsdestoweniger gültig.

Artikel 303.

Die im vorhergehenden Artikel vorgesehene internationale Kommission wird so bald wie möglich nach dem Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages zusammentreten und bis zur Festsetzung eines endgültigen Donaustatutes durch die von den verbündeten und assoziierten Mächten bezeichneten Mächte die Verwaltung des Flusses in Gemäßheit der Bestimmungen der Artikel 292 bis 298 vorläufig übernehmen.

Die Entscheidungen dieser internationalen Kommission werden mit Stimmenmehrheit getroffen. Die Gehälter der Kommissäre werden von ihren betreffenden Ländern festgesetzt und bezahlt.

Digitized by Google

Vorläufig wird ein eventuell sich ergebendes Defizit, das sich bei den Auslagen der Verwaltung der internationalen Kommission ergeben sollte, zu gleichen Teilen von den in der Kommission vertretenen Staaten bestritten werden.

Insbesondere wird es der Kommission obliegen, die Zuerkennung von Lotsenlizenzen und die Lotsengelder zu regeln und den Dienst der Lotsen zu kontrollieren.

Artikel 304.

Österreich verpflichtet sich, der Ordnung zuzustimmen, welche für die Donau durch eine Konferenz der von den verbündeten und assoziierten Mächten bezeichnete Mächte festgesetzt werden wird. Diese Konferenz, bei der Vertreter Österreichs anwesend sein können, wird innerhalb eines Jahres nach dem Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages zusammentreten.

Artikel 305.

Das durch Artikel 57 des Berliner Vertrages vom 13. Juli 1878 Östereich-Ungarn gegebene und von diesem Ungarn übertragene Mandat bezüglich der Ausführung der Arbeiten am Eisernen Tor wird für beendet erklärt. Die mit der Verwaltung dieses Flußabschnittes betraute Kommission wird über die Rechnungslegung vorbehaltlich der finanziellen Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages Entscheidung treffen. Die Abgaben, die etwa notwendig sind, werden auf keinen Fall durch Ungarn erhoben.

Artikel 306

Für den Fall, daß der tschecho-slowakische Staat, der serbisch-kroatisch-slowenische Staat oder Rumänien mit Ermächtigung oder im Auftrage der internationalen Kommission Arbeiten zur Herrichtung und Verbesserung, Stau- oder anderen Arbeiten auf einem die Grenze bildenden Abschnitt des Flußnetzes unternehmen, werden diese Staaten auf dem gegenüberliegenden Ufer ebenso wie auf dem außerhalb ihres Gebietes gelegenen Teile des Flußbettes alle für die Vorstudien, Ausführung und Unterhaltung dieser Arbeiten erforderlichen Erleichterungen genießen.

Artikel 307.

Österreich ist gegenüber der Europäischen Donaukommission zu allen Wiederherstellungen, Wiedergutmachungen und Entschädigungen für Verluste verpflichtet, welche diese Kommission während des Krieges erlitten hat.

Artikel 308.

Falls eine für tiefgehende Schiffe fahrbare Wasserstraße Rhein—Donau gebaut würde, verpflichtet sich Österreich jetzt schon, der Anwendung der in den Artikeln 292 und 294 bis 299 des gegenwärtigen Vertrages vorgesehenen Ordnung auf diese Wasserstraße zuzustimmen.

Kapitel III.

Wasserrechtliche Fragen.

Artikel 309.

Falls infolge der Neuregelung einer Grenze die Lösung einer wasserrechtlichen Frage (Kanalisation, Überschwemmung, Bewässerung, Drainage oder ähnliches) in einem Staat von Arbeiten abhängt, die auf dem Gebiete eines anderen Staates ausgeführt werden, oder falls auf Grund von vor dem Kriege schon bestehenden Gewohnheiten von einem Staate Gewässer oder eine Wasserkraft, die ihren Ursprung auf dem Gebiete eines anderen Staates besitzen, benutzt werden, muß, wenn nicht gegenteilige Bestimmungen bestehen, zwischen den interessierten Staaten ein Abkommen getroffen werden zum Zwecke des Schutzes der Interessen und Rechte, die einer dieser Staaten erworben hat.

Mangels einer Einigung wird von einem vom Rate des Völkerbundes bestellten Schiedsrichter entschieden werden.

Artikel 310.

Wenn in einem Staate für Gemeinde- oder Privatzwecke Elektrizität oder Wasser benützt wird, deren Quelle sich infolge Neuregelung der Grenze auf dem Gebiete eines anderen Staates befindet, muß, sofern nicht gegenteilige Bestimmungen bestehen, zwischen den interessierten Staaten zum Schutze der von einem jeden von ihnen erworbenen Interessen und Rechte ein Abkommen getroffen werden.

Bis zum Zustandekommen dieser Übereinkunft sind die Elektrizitätszentralen und die zur Lieferung von Wasser bestimmten Einrichtungen verpflichtet, auf den Grundlagen, die den am 3. November 1918 in Kraft gestandenen Bedingungen und Verträgen entsprechen, weiterzuliefern.

Mangels eines Übereinkommens obliegt die Festsetzung einem vom Rate des Völkerbundes bezeichneten Schiedsrichter.

ABSCHNITT III.

Eisenbahnen.

Kapitel I.

Freiheit der Durchfuhr für Österreich gegen das Adriatische Meer.

Artikel 311.

Der freie Zugang zum Adriatischen Meer wird Österreich zugestanden und es wird ihm zu diesem Behuf die Freiheit der Durchfuhr über die Gebiete und zu den Häfen, welche vom ehemaligen Österreich-Ungarn abgetrennt wurden, zuerkannt.

Die Freiheit der Durchfuhr entspricht jener im Artikel 284 festgesetzten bis zu dem Zeitpunkt, wo diesbezüglich ein allgemeines Abkommen zwischen den verbündeten und assoziierten Mächten abgeschlossen sein wird, worauf die Bestimmungen des neuen Abkommens an deren Stelle treten werden.

Spezialabkommen zwischen den beteiligten Staaten oder Verwaltungen werden die Bedingungen der Ausübung der oben zugestandenen Befugnis bestimmen und werden insbesondere die Art der Benutzung der Häfen und der in denselben befindlichen Freigebiete sowie auch der normalerweise zu denselben führenden Eisenbahnlinien, die Einrichtung internationaler (gemeinsamer) Dienste und Tarife einschließlich direkter Fahrkarten und Frachtbriefe, und die Aufrechterhaltung der Bestimmungen des Berner Abkommens vom 14. Oktober 1890 und der ergänzenden Bestimmungen bis zu deren Ersetzung durch ein neues Abkommen regeln.

Die Freiheit der Durchfuhr umfaßt auch den Post-, Telegraphen- und Telephondienst.

Kapitel II.

Bestimmungen über internationale Beförderung.

Artikel 312.

Güter, die aus den Gebieten der verbündeten oder assoziierten Mächte kommen und nach Österreich gehen, sowie die durch Österreich von oder nach den Gebieten der

Digitized by Google

verbündeten oder assoziierten Mächte durchgeführten Güter sollen auf den österreichischen Eisenbahnen von Rechts wegen bezüglich der Gebühren (unter Berücksichtigung aller Ristorni und Prämien), Erleichterungen und in jeder anderen Hinsicht die günstigste Behandlung erfahren, die Gütern gleicher Art, die auf irgendeiner österreichischen Strecke befördert werden, sei es im Binnenverkehr, sei es bei der Ausfuhr, Einfuhr oder bei der Durchfuhr, bei gleichen Beförderungsverhältnissen, insbesondere bezüglich der Länge der durchlaufenden Strecken zuteil wird. Die gleiche Regel soll auf Wunsch einer oder mehrerer verbündeter oder assoziierter Mächte auf von diesen Mächten namentlich bezeichnete Waren angewendet werden, welche aus Österreich kommen und für ihre Gebiete bestimmt sind.

Nach den Bestimmungen des vorigen Absatzes aufgestellte und die Ausstellung durchgehender Frachtbriefe ermöglichende internationale Tarife sollen geschaffen werden, wenn eine der verbündeten oder assoziierten Mächte es von Österreich fordert.

Österreich verpflichtet sich jedoch, unbeschadet der Bestimmungen der Artikel 288 und 289 auf seinen eigenen Linien das vor dem Kriege für den Verkehr der adriatischen Häfen und der Schwarzenmeerhäfen bestandene Tarifregime aus dem Gesichtspunkte ihrer Konkurrenz mit den deutschen Nordseehäfen aufrecht zu erhalten.

Artikel 313.

Nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages werden die Hohen vertragschließenden Teile, soweit es sie betrifft und unter den Vorbehalten des Absatzes 2 des gegenwärtigen Artikels, die Übereinkommen und Abmachungen erneuern, die über den Gütertransport auf Eisenbahnen in Bern am 14. Oktober 1890, 20. September 1893, 16. Juli 1895, 16. Juni 1898 und 19. September 1905 getroffen worden sind.

Wenn im Verlauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages ein neues Abkommen für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern mit der Eisenbahn an Stelle des Berner Abkommens vom 14. Oktober 1890 und der obengenannten Zusätze geschlossen wird, so soll dieses neue Abkommen ebenso wie die Ergänzungsbedingungen über die internationale Beförderung mit der Eisenbahn, die sich etwa darauf gründen, Österreich selbst dann verpflichten, wenn diese Macht sich weigert, an der Vorbereitung des Abkommens mitzuwirken oder ihm beizutreten. Bis zum Abschluß eines neuen Abkommens wird sich Österreich nach den Bestimmungen des Berner Abkommens und den obengenannten Zusätzen und Ergänzungsbedingungen richten.

Artikel 314.

Österreich ist verpflichtet, bei der Einrichtung von Beförderungen mit direkten Fahrscheinen für Reisende und ihr Gepäck mitzuwirken, die von einer oder mehreren der verbündeten und assoziierten Mächte gefordert werden sollte, um die Verbindungen dieser Mächte untereinander und mit irgendwelchen anderen Ländern über das österreichische Gebiet herzustellen, insbesondere soll Österreich zu diesem Zweck die Züge und Wagen übernehmen, die aus dem Gebiet der verbündeten und assoziierten Mächte kommen und sie mit einer Schnelligkeit weiterbefördern, die wenigstens so groß ist, wie die ihrer besten Fernzüge auf denselben Strecken. Keinesfalls dürfen die für diese direkte Beförderung erhobenen Preise höher sein als die im inneren österreichischen Verkehre auf derselben Strecke bei gleicher Geschwindigkeit und Bequemlichkeit zur Einhebung gelangenden.

Bei gleicher Geschwindigkeit und Bequemlichkeit dürfen die Tarife für die Beförderung von Auswanderern auf den österreichischen Eisenbahnen nach oder von Häfen der verbündeten und assoziierten Mächte auf keine höhere Kilometertaxe hinauslaufen, wie die der günstigsten Tarife (unter Berücksichtigung aller Ristorni und Prämien), die die Auswanderer nach oder von irgendwelchen anderen Häfen auf den genannten Bahnen genießen.

Artikel 315.

Österreich verpflichtet sich, keine technische, fiskalische oder Verwaltungsmaßnahme einzuführen, wie Zolluntersuchung, allgemeine Polizeimaßnahmen, gesundheitspolizeiliche oder Kontrollmaßnahmen, die nur für die im vorigen Artikel erwähnten direkten Verbindungen oder für Auswanderertransporte nach oder von Häfen der verbündeten und assoziierten Mächte gälte und die eine Behinderung oder Verzögerung dieses Betriebes zur Folge hätte.

Artikel 316.

Bei Beförderungen, die teils mit der Eisenbahn, teils auf Binnenwasserstraßen, mit oder ohne direkten Frachtbrief erfolgen, finden die vorstehenden Bestimmungen auf den Teil der Strecke Anwendung, der mit der Eisenbahn zurückgelegt wird.

Kapitel III.

Rollendes Material.

Artikel 317.

Österreich verpflichtet sich, die österreichischen Wagen mit Einrichtungen zu versehen, welche ermöglichen:

1. sie in die Güterzüge einzustellen, welche auf den Linien derjenigen verbündeten und assoziierten Mächte verkehren, die dem Berner Abkommen vom 15. Mai 1886, abgeändert am 18. Mai 1907, beigetreten sind, ohne die Wirkung der durchgehenden Bremse zu behindern, falls solche innerhalb 10 Jahren nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages in jenen Ländern eingeführt wird;

2. die Wagen dieser Mächte in alle Güterzüge einzustellen, die auf den österreichischen Linien verkehren.

Das rollende Material der verbündeten und assoziierten Mächte soll auf den österreichischen Linien dieselbe Behandlung erfahren wie das österreichische, was den Wagenumlauf, die Erhaltung und Ausbesserungen betrifft.

Kapitel IV.

Abtretung von Eisenbahnlinien.

Artikel 318.

Vorbehaltlich besonderer Bestimmungen über die Abtretung der Häfen, Wasserstraßen und Eisenbahnen in den auf Grund des gegenwärtigen Vertrages abgetretenen Gebieten, sowie unter Vorbehalt der finanziellen Bestimmungen über die Konzessionäre und die Ruhegehaltsbezüge der Bahnangestellten erfolgt die Abtretung der Eisenbahnen unter folgenden Bedingungen:

1. Die Bauwerke und Anlagen aller Eisenbahnen werden vollständig und im guten Zustand abgeliefert.

2. Wenn ein Netz mit einem eigenen Wagenpark im ganzen von Österreich an eine der verbündeten und assoziierten Mächte abgetreten wird, so wird dieser Wagenpark vollständig nach der letzten Bestandaufnahme vom 3. November 1918 übergeben, und zwar in normalem Erhaltungszustand.

Digitized by Google

3. Für Linien ohne besonderen Wagenpark wird die Verteilung des Wagenparkes des Netzes, zu dem diese Linien gehören, durch Sachverständigenkommissionen erfolgen, welche durch die verbündeten und assoziierten Mächte ernannt werden und in welchen Österreich vertreten sein wird. Diese Kommissionen sollen den Umfang des für diese Linien nach der letzten Bestandaufnahme vom 3. November 1918 verzeichneten Wagenparks, die Länge der Strecken einschließlich der Betriebsgeleise, die Art und den Umfang des Verkehres berücksichtigen. Sie sollen auch die Lokomotiven, Personen- und Güterwagen bestimmen, die in jedem Falle abzugeben sind, ferner die Bedingungen für ihre Übernahme festlegen und die vorläufigen Anordnungen treffen, um ihre Ausbesserung in den österreichischen Werkstätten durchzuführen.

4. Vorräte, Mobiliar und Werkzeuge sollen unter denselben Bedingungen wie der Wagenpark abgeliefert werden.

Die Bestimmungen der obigen Punkte 3 und 4 sollen auf die Strecken des ehemaligen Russisch-Polen Anwendung finden, die durch die österreichisch-ungarischen Behörden auf die normale Spurweite umgenagelt worden sind, indem diese Strecken an von dem Netze des österreichischen und ungarischen Staates abgetrennte Teile angepaßt werden.

Kapitel V.

Bestimmungen über bestimmte Eisenbahnlinien.

Artikel 319.

Wenn infolge Ziehung der neuen Grenzlinien eine Bahnstrecke, welche zwei Teile desselben Landes verbindet, ein anderes Land durchschneidet, oder wenn eine Zweiglinie aus einem Land kommend, in einem anderen endet, so werden vorbehaltlich der besonderen Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages die Betriebsverhältnisse durch ein Abkommen zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen geregelt. Falls diese Verwaltungen sich über die Bestimmungen dieses Abkommens nicht einigen können, wird der Streit durch Sachverständigenkommissionen geschlichtet, die nach den Bestimmungen des vorhergehenden Artikels gebildet werden.

Die Bestimmung aller neuen Grenzbahnhöfe zwischen Österreich und den angrenzenden verbündeten und assoziierten Staaten, sowie die Betriebsführung auf den Linien zwischen diesen Bahnhöfen werden durch Vereinbarungen geregelt werden, die in der gleichen Weise abzuschließen sind.

Artikel 320.

Um die Regelmäßigkeit der Betriebsführung auf den Privatbahnnetzen der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie sicherzustellen, die infolge der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages auf den Gebieten mehrerer Staaten gelegen sind, wird die administrative und technische Reorganisation der gedachten Bahnnetze für jedes Netz durch ein Übereinkommen geregelt werden, das zwischen der Gesellschaft, die Konzessionärin ist, und den territorial beteiligten Staaten abzuschließen sein wird.

Streitpunkte, in denen eine Einigung nicht zustande kommt, einschließlich aller Fragen über die Auslegung der Verträge betreffend die Einlösung der Linien, werden Schiedsrichtern unterbreitet werden, die der Rat des Völkerbundes bestimmen wird.

Bezüglich der österreichischen Südbahngesellschaft wird dieser Schiedsspruch sowohl von dem gesellschaftlichen Verwaltungsrat wie auch von dem Komitee, das die Prioritätenbesitzer vertritt, angerufen werden können.

Artikel 321.

1. Innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages wird Italien den Bau oder die Ausgestaltung auf österreichischem Gebiete der neuen Alpenbahnen über den Reschen und Predilpaß verlangen können. Sofern Österreich nicht beabsichtigen sollte, diese Arbeiten selbst zu bezahlen, werden die Kosten des Baues oder der Ausgestaltung von Italien vorgestreckt werden. Einem vom Rate des Völkerbundes zu bestimmenden Schiedsrichter wird es nach Ablauf einer gleichfalls vom Rat des Völkerbundes festzusetzenden Frist obliegen, den Teil der Bau- oder Ausgestaltungskosten zu bestimmen, der im Hinblick auf die Ertragssteigerung, die der Betrieb des österreichischen Bahnnetzes infolge dieser Arbeiten erfahren wird, von Österreich an Italien zu vergüten sein werden.

2. Österreich hat an Italien unentgeltlich die Pläne samt Zugehör für den Bau der folgenden Eisenbahnlinien abzutreten:

der Bahn von Tarvis über Raibl, Plezzo, Caporetto, Canale, Görz nach Triest;

der Lokalbahn von Santa Lucia de Tolmino nach Caporetto;

der Bahn (neues Projekt) Tarvis—Plezzo;

der Reschenbahn (Verbindung Landeck—Mals).

Artikel 322.

Im Hinblick auf die Wichtigkeit, welche der freie Verkehr mit der Adria für den tschecho-slowakischen Staat hat, erkennt Österreich dem tschecho-slowakischen Staate das Recht zu, seine Züge über die auf österreichischem Gebiet gelegenen Teilstrecken folgender Linien zu führen:

1. Von Preßburg (Bratislava) nach Fiume über Ödenburg (Sopron), Steinamanger (Szombathely) und Mura-Keresztur und Abzweigung von Mura-Keresztur nach Pragerhof;

2. Von Budweis (Budějovice) nach Triest über Linz, Sankt Michael, Klagenfurt und Aßling und Abzweigung von Klagenfurt nach Tarvis.

Über Verlangen des einen oder anderen Vertragsteiles können die Linien, auf welchen obiges Recht ausgeübt wird, zeitweilig oder definitiv durch ein Abkommen zwischen der tschecho-slowakischen Eisenbahnverwaltung und der Verwaltung jener Eisenbahnen, auf welchen das Durchzugsrecht ausgeübt werden würde, abgeändert werden.

Artikel 323.

Die Züge, für welche das Durchzugsrecht in Anspruch genommen wird, dürfen den Lokalverkehr nur auf Grund eines Einvernehmens zwischen dem Durchzugs- und dem tschecho-slovakischen Staate besorgen.

Dieses Durchzugsrecht wird insbesondere das Recht in sich begreifen, Maschinendepots und Werkstätten für kleinere Reparaturen am rollenden Material zu errichten und Vertreter für die Überwachung des Dienstes der tschecho-slowakischen Züge zu bestellen.

Artikel 324.

Die technischen, administrativen und finanziellen Bedingungen, unter welchen das Durchzugsrecht seitens des tschecho-slowakischen Staates ausgeübt werden wird, werden

Digitized by Google

durch ein Abkommen zwischen der Bahnverwaltung dieses Staates und jener der in Österreich benutzten Bahnen festgesetzt werden. Wenn diese Verwaltungen sich über die Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht einigen können, so werden jene Punkte, über welche ein Zwiespalt besteht, durch einen Schiedsrichter entschieden, der von der britischen Regierung ernannt wird; die Entscheidungen dieses Schiedsrichters werden für beide Teile verbindlich sein.

Im Falle der Nichtübereinstimmung über die Auslegung des Abkommens oder im Falle von Schwierigkeiten, die durch dieses Abkommen nicht vorgesehen sein sollten, wird durch ein Schiedsgericht in denselben Formen entschieden werden, solange der Völkerbund nicht eine andere Art des Verfahrens einführt.

Kapitel VI.

Übergangsbestimmungen.

Artikel 325.

Österreich wird die Anweisungen ausführen, die es in Beförderungsarbeiten durch eine im Namen der verbündeten und assoziierten Mächte handelnde Behörde erhält, und zwar:

1. Hinsichtlich der Beförderung von Truppen in Ausführung des gegenwärtigen Vertrages sowie hinsichtlich der Beförderung von Materialien, Munition und Proviant für die Armeen;

2. einstweilig hinsichtlich der Beförderung von Nahrungsmitteln für bestimmte Gegenden, der möglichst schnellen Wiederherstellung normaler Transportverhältnisse und der Einrichtung des Post- und Telegraphenbetriebes.

Kapitel VII.

Telegraph und Telephon.

Artikel 326.

Ungeachtet entgegenstehender Bestimmungen der bestehenden Abkommen verpflichtet sich Österreich, den telegraphischen Korrespondenzen und den Telephongesprächen, die aus den Gebieten irgendeiner der verbündeten und assoziierten Mächte, mögen diese benachbart sein oder nicht, herrühren oder dorthin bestimmt sind, auf den für den internationalen Verkehr geeignetsten Linien und in Gemäßheit der in Kraft stehenden Tarife die Freiheit des Transits zu gewähren. Diese Korrespondenzen und Gespräche werden keiner unnötigen Verzögerung oder Beschränkung unterworfen werden; sie werden in Österreich die Gleichbehandlung mit inländischen Korrespondenzen und Gesprächen (traitement national) hinsichtlich aller Erleichterungen und insbesondere hinsichtlich der Schnelligkeit der Übermittlung genießen. Keine Abgabe, Erleichterung oder Einschränkung darf direkt oder indirekt von der Staatszugehörigkeit des Absenders oder Empfängers abhängen.

Artikel 327.

Mit Rücksicht auf die geographische Lage des tschecho-slowakischen Staates nimmt Österreich die folgenden Abänderungen des internationalen Telegraphen- und Telephonabkommens, auf welche sich der Artikel 235 des X. Teiles (Wirtschaftliche Bestimmungen) des gegenwärtigen Vertrages bezieht, an:

1. Über Ersuchen des tschecho-slowakischen Staates wird Österreich direkte Telegraphenlinien über österreichisches Gebiet einrichten und erhalten.

2. Die vom tschecho-slowakischen Staate für jede dieser Linien zu bezahlende jährliche Gebühr wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der erwähnten Abkommen berechnet werden und wird, abgesehen vom Falle eines gegenteiligen Abkommens, nicht geringer sein als die Summe, welche auf Grund der erwähnten Abkommen für jene Anzahl von Telegrammen zu bezahlen wäre, die nach den erwähnten Abkommen das Recht begründet, eine neue direkte Linie zu verlangen, wobei als Basis der reduzierte Tarif angenommen wird, der im Artikel 23, § 5, des internationalen Telegraphenabkommens vorgesehen ist (Revision von Lissabon).

3. Solange der tschecho-slowakische Staat die jährliche Minimalgebühr, welche nach Obigen für eine direkte Linie vorgesehen ist, bezahlt, wird

a) diese Linie ausschließlich für den Verkehr vom und zum tschecho-slowakischen Staat reserviert sein;

b) das Recht, welches Österreich auf Grund des Artikels 8 des internationalen Telegraphenabkommens vom 22. Juli 1875 hat, den internationalen Telegraphendienst zu suspendieren, auf diese Linie nicht anwendbar sein.

4. Ähnliche Bestimmungen sind auf die Einrichtung und Erhaltung direkter Fernsprechleitungen anzuwenden. Die vom tschecho-slowakischen Staate für eine direkte Fernsprechleitung zu bezahlende Gebühr wird, abgesehen vom Falle einer gegenteiligen Übereinkunft, das Doppelte der für eine direkte Telegraphenlinie zu bezahlenden Gebühr betragen.

5. Die einzelnen zu errichtenden Linien werden ebenso wie die notwendigen administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen, die in den internationalen Abkommen oder im gegenwärtigen Artikel nicht vorgesehen sind, durch ein späteres Abkommen zwischen den beteiligten Staaten festgestellt werden. Falls eine Übereinkunft nicht zustande kommt, wird die Feststellung durch einen Schiedsrichter, den der Rat des Völkerbundes ernennt, erfolgen.

6. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels werden jederzeit durch eine Vereinbarung zwischen Österreich und der Tschecho-Slowakei abgeändert werden können. Nach Ablauf einer Frist von zehn Jahren vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages können die Bedingungen, unter welchen der tschecho-slowakische Staat die ihm durch den vorliegenden Artikel übertragenen Rechte genießt, im Falle ein Einvernehmen zwischen den Beteiligten nicht erzielt werden kann, über Ersuchen des einen oder anderen von ihnen durch einen vom Rate des Völkerbundes zu bestimmenden Schiedsrichter abgeändert werden.

7. Falls sich eine Meinungsverschiedenheit zwischen den Beteiligten bezüglich der Auslegung, sei es des gegenwärtigen Artikels, sei es des im § 5 bezogenen Abkommens ergeben sollte, so wird dieselbe dem vom Völkerbund zu errichtenden ständigen internationalen Gerichtshofe zur Entscheidung vorgelegt werden.

ABSCHNITT IV.

Entscheidung von Streitigkeiten und Revision der dauernden Bestimmungen.

Artikel 328.

Die Meinungsverschiedenheiten, welche zwischen den beteiligten Mächten hinsichtlich der Auslegung und Anwendung der Bestimmungen des gegenwärtigen Teiles des gegenwärtigen Vertrages entstehen können, werden so geregelt werden, wie es von dem Völkerbunde vorgesehen werden wird.

Digitized by Google

Artikel 329.

Der Völkerbund kann jederzeit die Revision derjenigen der vorstehenden Artikel, die sich auf ein dauerndes Verwaltungsregime beziehen, in Vorschlag bringen.

Artikel 330.

Die Bestimmungen der Artikel 284—290, 293, 312, 314—316 und 326 können nach Ablauf einer Frist von drei Jahren nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages jederzeit von dem Rate des Völkerbundes revidiert werden.

Mangels einer Revision kann keine der verbündeten und assoziierten Mächte nach Ablauf der im vorhergehenden Absatze vorgesehenen Frist den Vorteil irgendeiner der in den vorliegenden Artikeln aufgezählten Bestimmungen zugunsten irgendeines Teiles ihrer Gebiete, für den Gegenseitigkeit nicht gewährt wird, beanspruchen. Die Frist von drei Jahren, während welcher Gegenseitigkeit nicht gefordert werden kann, kann vom Rate des Völkerbundes verlängert werden.

Jene Staaten, welchen ein Teil der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie übertragen wurde oder welche aus dem Zerfall dieser Monarchie entstanden sind, werden der Vorteile obiger Bestimmungen nur unter der Bedingung teilhaftig, daß sie auf dem kraft des gegenwärtigen Vertrages unter ihre Staatsgewalt übergegangenen Gebiete Österreich gegenüber eine die Gegenseitigkeit verbürgende Vorgangsweise einführen.

ABSCHNITT V.

Besondere Bestimmung.

Artikel 331.

Unbeschadet der besonderen Verpflichtungen, die Österreich zugunsten der verbündeten und assoziierten Mächte durch den gegenwärtigen Vertrag auferlegt sind, verpflichtet sich Österreich, jedem allgemeinen Abkommen über die internationale Ordnung des Durchgangsverkehres, der Schiffahrtswege, Häfen und Eisenbahnen beizutreten, das zwischen den verbündeten und assoziierten Mächten mit Genehmigung des Völkerbundes innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages abgeschlossen werden sollte.

Die wirtschaftlichen Beziehungen Deutschlands zu Deutschösterreich

bildeten den ersten Punkt der Tagesordnung der am 15. und 16. September 1919 zu Regensburg abgehaltenen Generalversammlung des Vereines für Sozialpolitik. Hierbei gelangten auch die künftigen gegenseitigen Verkehrsbeziehungen zur Erörterung. An der Aussprache hierüber beteiligte sich unser Präsident Eisenbahnminister a. D. Dr. Wittek. Seine mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Ausführungen folgen nachstehend in gedrängtem Auszuge.

Dr. Wittek, der sich eingangs derselben als Anhänger einer möglichst innigen Annäherung Österreichs und Deutschlands bekannte, für die er in früheren amtlichen und öffentlichen Stellungen stets zu wirken bestrebt war, wies in Ergänzung der Ausführungen der Vorredner auf die Wichtigkeit der Vermittlerstellung Deutschösterreichs und seiner Verkehrsanstalten für Deutschland hin. So undiskutierbar derzeit der Gedanke einer Donauföderation sei, müsse doch auf die fortbestehenden geschäftlichen Beziehungen zu den Nachfolgestaaten die Hoffnung einer künftigen rein wirtschaftlichen Verbindung mit ihnen aufgebaut werden.

Indem er im Einklange mit den Vorrednern für eine möglichst innige Gestaltung der wirtschaftlichen und namentlich der Verkehrsbeziehungen Deutschösterreichs zum deutschen Reiche eintrat, erinnerte er daran, daß zur Verwirklichung dieser Idee, insoweit es insbesondere die Eisenbahnen anlangt, von einer Reihe hochangesehener Fachmänner, darunter Exz. von der Leyen in der Gutachtensammlung des Vereines über die Frage der handelspolitischen Annäherung der beiden führenden Mittelmächte seinerzeit überaus wertvolle Studien und Vorschläge veröffentlicht wurden. So sehr weit die Meinungen dieser hervorragenden Gewährsmänner über Inhalt und Form der Annäherung, insbesondere in der Frage der Zolleinigung auseinandergingen, im Punkte der gegenseitigen Verkehrserleichterung durch übereinstimmende technische, tarifarische und verkehrsdienstliche Einrichtungen der Eisenbahnen bestand keine Meinungsverschiedenheit, vielmehr wurde diese Annäherung allseits als im beiderseitigen Bedürfnisse gelegen erkannt.

Nun tritt die Frage neuerdings heran und die Fachmänner im Verein werden berufen sein, zu ihr unter den heute so wesentlich geänderten Verhältnissen Stellung zu nehmen. Es wird zu überprüfen sein, inwieweit die damals angestrebte Verkehrsgemeinschaft unserer Eisenbahnen, wie sie dem Werdegange dieser Verkehrsmittel, der Stammesgemeinschaft und dem einmütigen Empfinden der Bevölkerung entspricht, derzeit auch vom verkehrspolitischen Standpunkte beiderseits als zweckdienlich zu erachten und anzustreben und inwieweit sie künftighin überhaupt erreichbar sein wird.

Die Änderung der Verhältnisse hat Österreich und seine Schienenwege in erschreckender Weise betroffen. Sie ist ja allgemein bekannt. Das österreichische Eisenbahnwesen ist jener Zweig des heimischen Verkehrsdienstes, der durch den Krieg und seine Folgen, abschließend mit dem uns aufgezwungenen Gewaltfrieden von St. Germain am härtesten heimgesucht wurde. Der Zusammenbruch der österr.-ungar. Monarchie hat von dem vormaligen einheitlichen reichgegliederten, auf einer ansehnlichen Höhe der Leistungsfähigkeit gestandenen Bahnnetze der Reichsratsländer, das rund 30.000 km Gesamtlänge, darunter rund 20.000 km Staatsbahnen und vom Staate betriebene Bahnen umfaßte, dem verkleinerten Staatsgebiete entsrechend etwa ein Sechstel seines früheren Bestandes übrig gelassen. Die großen Durchgangslinien für den Fernverkehr sind bis auf die Westbahn von den neuen Staatsgrenzen zerschnitten und zu kurzen Rumpfstücken herabgesunken, deren Verkehr über den rein örtlichen Bereich hinaus von dem guten oder minder guten Willen der angrenzenden Nachfolgestaaten abhängig ist. Von diesen hängt zum weitaus überwiegenden Teile die Zufuhr der Kohle, dieses unentbehrlichen Nährstoffes des Bahnbetriebes, ab. Auf die Verständigung mit ihnen angewiesen, ist die nunmehrige Republik Österreich trotz der im Schlußtexte des Friedensinstrumentes enthaltenen Zusicherung gewisser Erleichterungen beim Kohlenbezuge doch keineswegs in der Stellung eines gleichberechtigten Vertragsteiles. Denn ihre Handlungsfreiheit ist durch grausame Klauseln des Friedensvertrages beschränkt, die ihr einseitige Verpflichtungen zugunsten des Verkehres der vordem kriegführenden Mächte und der Nachfolgestaaten auferlegen. Die ihnen auf Jahre hinaus eingeräumten Rechte der Meistbegünstigung und de-

Digitized by Google

freien Durchzuges für ihren Verkehr auf den österr. Bahnen stellen Eingriffe empfindlichster Art in die Eigenberechtigung der österr. Eisenbahnverwaltung dar. Wenn man auch hoffen darf, daß manche dieser beispiellos harten Bestimmungen an der Schwierigkeit ihrer praktischen Ausführung scheitern oder doch eine Milderung erfahren werden, bleibt doch noch zuzüglich der über Österreich verhängten Kuratel durch die Reparationskommission der Entente, der materiellen Schädigung und der entsetzlichen Entwertung unserer Valuta so viel des Verhängnisvollen übrig, daß der Blick in die Zukunft des österr. Verkehrswesens ein recht trüber ist. Trotz alledem geht es nicht an, sich der Mutlosigkeit hinzugeben. Wir Österreicher müssen vielmehr der Zukunft fest ins Auge sehen und im Vertrauen auf die Lebenskraft und den Lebenswillen unseres Volkes alle Kräfte in rastloser Arbeit vereinigen, um unseren nunmehr so klein gewordenen Staat wieder aufzubauen. Dies zu ermöglichen, vertrauen wir auf die natürlichen Vorzüge unseres schönen Vaterlandes, auf seine handelsgeographische Lage, die ihm die Vermittlung zwischen Nord und Süd, zwischen West und Ost als Beruf zuweist, auf die Kulturarbeit, die unser Volk im Umkreise der vormaligen Monarchie und darüber hinaus seit einem Jahrtausend geleistet hat. Wir wollen nicht zweifeln, daß die Zeit bald kommen werde, in der in den Nachfolgestaaten das Bewußtsein des Gewichtes der materiellen Interessen über einseitigen Nationalismus die Oberhand gewinnt und die Erkenntnis reift, daß es statt dem Nachbar Schaden zuzufügen, im eigenen Vorteil liegt, sich in den Verkehrsfragen zu einigen und zu unterstützen.

Inzwischen aber sollte die Arbeit an der Angleichung der österr. Eisenbahnnormen und Verkehrseinrichtungen an die vorbildlichen Einrichtungen der deutschen Bahnen nicht stillestehen. Die Pflege des übereinstimmenden Transportrechtes, die Gleichförmigkeit der Tarifsysteme, die Fortbildung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen wäre unausgesetzt im Auge zu behalten. In Österreich werden diese Bestrebungen, insoweit sie sich im Rahmen des uns verbliebenen Rechtes von Selbstbestimmung verwirklichen lassen, gern und freudig betätigt werden. Und wir hoffen auf deutscher Seite der gleichen bundesfreundlichen Gesinnung zu begegnen. Denn wie immer sich auch die Anschlußfrage gestalten möge, eines steht fest, das österreichische Volk ist ein Teil des deutschen Volkes, es wird dies stets bleiben und danach handeln. (Beifall.)

Gleich reges Interesse fand die Erörterung des Sozialisierungsproblemes.

Hier traten die abstrakte doktrinäre Richtung, vertreten vom Referenten Prof. Dr. Lederer (Heidelberg) und die radikale agitatorische Anschauungsweise des Sozialdemokraten Dr. Braun (Nürnberg) scharf hervor.

Die vom Standpunkte der Produktionsförderung dem Problem mehr ablehnend als skeptisch gegenüberstehende Auffassung der industriellen Kreise (Dr. Vogelstein, Berlin) und der idealistische Appell an die Arbeiter, ihre Arbeitsfreude im Falle der vollen Demokratisierung der Fabriken mit Betriebsräten und sozialen Gleichstellung der Arbeiter wieder aufzunehmen. (Dr. Potthoff, München) fanden gleichfalls beredte Vertreter. Auch die innere Kolonisation und die ihrer Ausbreitung entgegenstehenden Hindernisse sowie die Schattenseiten der landwirtschaftlichen Produktivgenossenschaften wurden eingehend dargelegt. Sehr bestritten wurde die Taktik, die Sozialisierung als unaufschiebliche Notstandsaktion zu fordern, wie dies auch von Prof. Dr. Willbrand geschah. Starke Beachtung fand der am Schlusse der Debatte mehrfach zumal von Dr. Stolper ausgesprochene Gedanke, daß für Sozialisierungsexperimente jetzt kein geeigneter Zeitpunkt sei.

Die Verhandlungen der Generalversammlung zeigten in ihrer vornehmen Sachlichkeit von der wissenschaftlichen Höhe, auf der der Verein sich ungeachtet des Verlustes seines Gründers, Schmoller, dem der Vereinsvorstand Professor Herkner eine tiefempfundene Gedächtnisrede hielt, sich zu behaupten gewußt hat.

Ruhestandsbegünstigungen.

Im Amtsblatt vom 13. September 1919 hat das Staatsamt für Verkehrswesen unter Zl. 100 den Erlaß über die Begünstigungen veröffentlicht, die den im Sinne dieses Erlasses in den Ruhestand zu versetzenden Bediensteten der d.-ö. Staatsbahnen (Staatseisenbahnbediensteten) zugewendet werden sollen. Der Erlaß stimmt im Wesen mit dem den gleichen Zweck verfolgenden sogenannten Pensionsbegünstigungsgesetz für die eigentlichen Staatsbeamten überein. Er bezweckt die Abstoßung einer möglich großen Zahl von Bediensteten, um die übermäßigen Personalkosten unseres armen kleinen Staates herabzudrücken.

Daher wird die ausnahmelose Pensionierung aller Bediensteten angeordnet, die zur Zeit der Veröffentlichung des Erlasses bereits die volle Dienstzeit (35 Jahre ohne Anrechnung der begünstigten fünf Kriegshalbjahre) erreicht haben, oder bis längstens 30. Juni 1921 erreichen werden, wobei von den Voraussetzungen der Dienstordnung (Dienstunfähigkeit und vollendetes 65. Lebensjahr*) abzusehen ist. Danach werden die Zwangspensionierungen sofort beginnen und je nach Eintritt ihrer Voraussetzung bis 30. Juni 1921 fortgesetzt werden.

Ferner wird allen Bediensteten die Übernahme in den Ruhestand zugesagt, die am Kundmachungstage des Erlasses unter Anrechnung der begünstigten fünf Kriegshalbjahre bereits volle 25 Fondsteilnehmerjahre zurückgelegt haben, wenn diese Bediensteten innerhalb vier Wochen nach Kundmachung des Erlasses, d. i. längstens am 10. Oktober 1919, um die Versetzung in den Ruhestand ansuchen. Diese kann (nicht „muß") mit Ablauf zweier Monate nach Einbringung des Gesuches bewilligt werden, und zwar auch dann, wenn die Voraussetzungen des § 130 der Dienstordnung**) nicht zutreffen. Mit Rücksicht darauf, daß die Dienstbezüge monatlich im Vorhinein, und zwar je für einen ganzen Monat bezahlt werden, wird die Einstellung der sogenannten Aktivbezüge aber immer erst mit dem letzten Tage des Monates erfolgen können, innerhalb dessen die zweimonatliche Überlegungsfrist der die Pensionierung bewilligenden Stelle abläuft, oder in dem die Versetzung in den Ruhestand ausgesprochen wurde.

Endlich wird Bediensteten, die noch keine 25 Fondsteilnehmerjahre (selbstverständlich auch bei Anrechnung der begünstigten fünf Kriegshalbjahre, weil sonst eine Überschneidung mit der im vorigen Absatze besprochenen Zeitberechnungsgrundlage stattfinden würde) oder die überhaupt keinen Anspruch auf fortlaufenden Ruhegenuß haben, die Auflösung des Dienstverhältnisses, die allerdings dem Ermessen der Dienstbehörde anheim gegeben ist, und eine Abfertigung zugesagt, wenn sie längstens innerhalb zweier Monate nach Kundmachung des Erlasses darum ansuchen (warum die Gesuchsfrist hier nicht ebenfalls nach Wochen bestimmt wurde, ist nicht ersichtlich).

*) Daher fällt ein Bediensteter, der in der kritischen Zeit zwar 65 Jahre alt wird, aber noch nicht die volle Dienstzeit hat, nicht unter diese Bestimmung.

**) Das ist 65. Lebensjahr oder Dienstuntauglichkeit oder volle Dienstzeit.

Digitized by Google

Um nun allen diesen Ruhestandswerbern (auch den bereits „Ausgedienten") den Übertritt zu erleichtern oder vielleicht sogar erwünscht zu machen, werden ihnen folgende Provisions- und Pensionsbegünstigungen zugesagt:

1. Zur Berechnung des Ruhegenusses werden der wirklich zurückgelegten Dienstzeit die begünstigten fünf Kriegshalbjahre zugeschlagen;

2. wird bei dieser Dienstzeitberechnung ein angefangenes Jahr (also auch ein Tag) für ein volles Jahr gezählt;

3. wird den Bediensteten, die am Tage der Kundmachung des Erlasses bereits das letzte Jahr der Vorrückungsfrist in die nächsthöhere Gehaltstufe begonnen haben, der Ruhegenuß von dieser höheren Gehaltstufe bemessen. Bediensteten, die nicht in dieser Lage sind, wird zu ihrem Gehalte ein Zuschlag hinzugerechnet, der dem in ihrer Gehaltstufe bereits zurückgelegten Teil der Vorrückungsfrist entspricht, wobei ein angefangenes Jahr ebenfalls für voll gerechnet wird. Bediensteten, die schon in der höchsten Gehaltstufe ihres Dienstranges stehen, wird eine „Ausgleichszulage" zugerechnet, die aus dem Unterschieden zwischen der vorletzten und letzten Gehaltstufe ihres Dienstranges und unter Zugrundelegung der Frist für die Vorrückung aus der vorletzten in die letzte Gehaltstufe zu errechnen ist;

4. der so ermittelten Berechnungsgrundlage wird bei ledigen Ruhestandswerbern der anderthalbfache Betrag der nach dem E. M.-Erlasse vom 21. September 1918, Zl. 2390/E. M., Amtsblatt Nr. 97 für die erste Familienklasse, und für anders als ledig zu behandelnde, und solange sie so zu behandeln sind, für die zweite Familienklasse gewährten Teuerungszulage, endlich in allen Fällen 60 v. H. des heute für Wien geltenden Wohnungsgeldes der Dienstklasse oder Gehaltstufe, in der sich der Ruhestandswerber befindet, zugerechnet. Endlich werden

5. die Steuern und Quittungstempel, die von den Ruhegenußbezügen der nach diesem Erlasse in den Ruhestand Versetzten zu bezahlen sind, vom Staate zur Zahlung übernommen.

Die „Abfertigungen", die den aus dem Dienste Tretenden (also nicht Pensionierten) gezahlt werden, betragen bis zu einer wirklichen Dienstzeit von 5 Jahren das Einfache, bis 10 Jahren das Zweifache, bis 15 Jahren das Dreifache und über 15 Jahre das Vierfache des zuletzt bezogenen Gehaltes und Wohnungsgeldes oder Adjutums.

Zum Schlusse wird den Staatsbahnbediensteten zugesagt, daß etwa weitergehende Begünstigungen, die den engeren Staatsbediensteten aus dem gleichen Anlasse noch gewährt werden sollten, auch ihnen werden zugewendet werden.

Selbstverständlich ist, daß den auf Grund dieses Erlasses in den Ruhestand Versetzten außerdem die allen Ruheständlern durch die geltenden Erlässe zugesprochenen fortlaufenden Teuerungszulagen auszuzahlen sein werden, solange diese überhaupt fortbestehen. Denn die in die Ruhegenußmebessungsgrundlage einbezogene anderthalbfache Teuerungszulage ist für die Ruhestandswerber nichts weiter als eine Entschädigung für den vorzeitigen Dienstaustritt, beseitigt also den Anspruch auf die Ruheständlerteuerungszulage durchaus nicht.

Alle die es angeht, müssen sich nun darüber klar werden, ob sie von diesen Begünstigungen Gebrauch machen sollen oder nicht. Bei dieser Überlegung wird folgendes zu berücksichtigen sein:

Aus der Fassung des Erlasses scheint hervorzugehen, daß die Regierung beabsichtige, alle nach Ablauf der Gesuchsfrist eintretenden Pensionierungen von Bediensteten, auf die nicht etwa der in Rede stehende Erlaß anzuwenden sein wird, sei es, daß sie über Ansuchen oder von Amtswegen erfolgen werden, nach den satzungmäßigen Bestimmungen vorzunehmen, die natürlich ungünstiger sind, als die unseres Erlasses. Es hat also jeder, der von dem Begünstigungserlasse in offener Frist keinen Gebrauch macht, damit zu rechnen, daß er vorzeitig, und zwar vielleicht recht bald, mit bedeutend geringeren Bezügen zwangsweise in den Ruhestand versetzt wird, als sie der Erlaß zusagt. Freilich, ob dies gegenüber dem Zusammenschlusse aller Bediensteten möglich sein wird, ist eine andere Frage.

Außer Frage ist aber, daß, von wenigen Glücklichen abgesehen (Grundbesitzer, in private Stellungen Übertretende usw., für die diese Begünstigungen wirklich ganz unverhoffte Begünstigungen sind) bei der Trostlosigkeit unserer Währungs-, sonstigen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse, die einen Preisabbau mit unbedingter Sicherheit auf lange Zeit hinaus ausschließen, vielmehr eine weitere Steigerung der Teuerung verursachen werden, kein Bediensteter den, gegenüber seinen gegenwärtigen Bezügen (einschließlich der Teuerungs- und Anschaffungszulagen und Übergangsbeibeiträge) trotz aller dieser Begünstigungen eintretenden bedeutenden Ausfall ertragen kann, der bis zu 6000 und 7000 K jährlich reichen kann.

Es dürfte also der dem Erlasse vorschwebende Zweck, recht viele Bedienstete zum Ausscheiden aus dem aktiven Dienste zu bewegen, kaum erreicht werden, da bei der völligen Unmöglichkeit der Beurteilung der kommenden Dinge nur die Gegenwart berücksichtigt werden kann. Dazu kommt noch, daß niemand die Wirkung der bevorstehenden Besoldungsreform kennt, was ebenfalls die Entschließung gerade für gewissenhafte Leute, insbesondere solche, die eine Familie zu erhalten haben, ganz unmöglich macht. Denn niemand weiß, ob ihm nicht seine Pensionierung nach vollzogener Besoldungsreform einen höheren Ruhegenuß bringen werde, als die nach unserem Begünstigungserlasse. Es dürfte also bei der von der Staatsbeamtenschaft bereits verlangten Ergänzung des Pensionsbegünstigungsgesetzes, und damit auch unseres Erlasses, notwendig werden, auszusprechen, daß die Besoldungsreform auf die Bemessung des Ruhegenusses der jetzt auf Grund des Erlasses Pensionierten zurückwirken wird.

Bei dieser Änderung des Begünstigungserlasses wäre auch eine sachliche Unstimmigkeit zu beseitigen, die darin besteht, daß die anderthalbfache Teuerungszulage in die Bemessungsgrundlage einbezogen, d. h. mit den den Dienstjahren entsprechenden Hundertteilen eingerechnet, statt im vollen Ausmaße dem errechneten Ruhegenuß zugeschlagen wird. Denn diese „Teuerungszulage" hat ihrem Grunde, Wesen und Zweck nach nicht das Geringste mit der Länge der Dienstzeit zu tun. Man könnte dies zwar auch vom Wohnungsgelde sagen. Dieses wurde aber schon von jeher in die Hundertstelberechnung nach der Dienstzeit einbezogen und so mag es denn dabei bleiben.

Zugleich wird mit Rücksicht darauf, daß die von einem Bediensteten verlangte Versetzung in den Ruhestand der noch nicht „Ausgedienten" unter Umständen von der entscheidenden Stelle auch abgelehnt werden kann, die ausdrückliche Zusage in das Gesetz und den Erlaß aufgenommen werden müssen, daß bei einer solchen Ablehnung dem betroffenen Bediensteten bei der später freiwillig oder von Amtswegen erfolgenden Pensionierung die „Begünstigungen" unseres Erlasses gewahrt bleiben.

Digitized by Google

Und noch eine sehr wichtige Forderung wäre für die Ergänzung des Begünstigungsgesetzes zu erheben: Die ausdrückliche Zusage, daß alle Ruheständler ganz in gleichem Maße wie die Aktiven der Naturalbelieferung teilhaftig zu werden haben, solange diese den Aktiven vom Staate in verschiedenen Formen, wie sie jetzt bestehen, oder noch eingeführt werden sollten, zugewendet wird.

Und noch eine Frage: Warum ist von der Witwen- und Waisenversorgung in dem Erlasse mit keinem Wort die Rede??

VERSCHIEDENES.

Staatsbeamtenspital vom Goldenen Kreuze in Wien. Das kürzlich eröffnete Staatsbeamtenspital in Wien (IX, Lazarettgasse 16) hat nunmehr auch eine Gebär- und gynäkologische Abteilung eröffnet, in der alle nach den Satzungen des Landesvereines vom Goldenen Kreuze hiezu berechtigten Personen Aufnahme finden. Auch in dieser Abteilung steht es jedem Kranken frei, sich dem Arzte des Spitales anzuvertrauen oder eine auswärtige ärztliche Kraft heranzuziehen. Es wird noch ausdrücklich betont, daß ambulatorische Krankenbehandlungen in diesem Staatsbeamtenspitale nicht erfolgen können, mit Ausnahme von Röntgenbehandlung und Röntgenuntersuchung, die nach einem mäßigen Tarife anspruchsberechtigten Vereinsmitgliedern und ihren nächsten Angehörigen zuteil werden kann.

BUCHANZEIGEN.

„Technisches Schaffen in Österreich“. Von Alfred Birk. (Österreichische Bücherei, herausgegeben von der Österreichischen Waffenbrüderlichen Vereinigung. Geleitet von Hofrat Professor Dr. Wettstein. 13. Bändchen.) Wien und Leipzig. Verlag Fromme. Preis K 1·40.

Im 6. Bändchen der „Österreichischen Bücherei“ schildert Wilhelm Haas die Gewerbeförderung und das gewerbliche Bildungswesen in Österreich. Birks „Technisches Schaffen“ ergänzt diese Arbeit nach zwei Richtungen hin: es zeigt uns die Anteilnahme Österreichs an der Entwicklung der Technik in ihren volkswirtschaftlich wichtigsten Zweigen und es wirft einen Blick auf die Einrichtungen für wissenschaftliche Ausbildung, Forschung und Förderung auf technischem Gebiete. So tritt einerseits die rastlose erfolgreiche Mitarbeit der österreichischen Techniker in früheren Zeiten und in unmittelbarer Gegenwart in Maschinenbau, Straßen- und Eisenbahnbau, Brücken- und Wasserbau in frischer fesselnder Darstellung vor das Auge des Lesers und andererseits wird in der Besprechung technischer Verwaltungseinrichtungen der technischen Hochschulen und Vereine die Quelle aufgedeckt, aus der diese erfreuliche Tätigkeit ihre nie versiegende Lebenskraft schöpfte. Das österreichische Schrifttum besitzt noch keine Arbeit gleichen Inhaltes, die — über jede ermüdende Einzelheit hinweggehend — in großen Zügen Umschau über das gesamte technische Schaffen Österreichs hält und darum auch den Laien anzieht und fesselt. Vielleicht mag der eine oder andere dies oder jenes vermissen, hier oder dort etwas mehr oder weniger wünschen — die Neuheit des Gegenstandes bot ja seiner Behandlung große Schwierigkeiten — aber es muß doch lobend anerkannt werden, daß Professor Birk von dem technischen Schaffen Altösterreichs ein so lebensfrisches Gemälde entwirft und daß es der Verlag in einem Augenblicke veröffentlicht, wo dieses Schaffen nach verschiedenen Wegen hin auseinanderstrebt.

„Österreichs Anteilnahme an der Entwicklung des Verkehrswesens“. Von Alfred Birk. (Österreichische Bücherei, herausgegeben von der Österreichischen Waffenbrüderlichen Vereinigung. Geleitet von Horfat Professor Dr. Wettstein. 12. Bändchen.) Wien und Leipzig. Verlag Fromme. Preis K 1·40.

Als bald nach dem Westfälischen Frieden das Verkehrswesen zu der großartigen Entwicklung ansetzte, die es zur gegenwärtigen Gestaltung führte, ging Österreich mit der Anlage der ersten zweckmäßigen Reichsstraßen wegweisend voraus, und als um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts die Schienenwege bis an den Fuß der Alpen sich vorstreckten, lehrte Österreich kühn entschlossen durch den Bau der ersten Alpenbahn auch die Überschienung der Gebirge . . . Dies sind nur zwei wichtige hervorragende Tatsachen aus der Geschichte des neuzeitigen Verkehrswesens; es sind aber nicht die einzigen Geschehnisse, an denen das alte Österreich anregend und entscheidend mitgewirkt hat. Es ist wohl gerade jetzt, wo auf dem Boden des zerfallenen Reiches neue Staaten sich gebildet haben und jeder seine eigenen Wege geht, von Wert, auf diese geschichtlichen Ereignisse hinzuweisen und an ihrer Hand das Bild des altösterreichischen Verkehrswesens zu entwerfen, wie es unmittelbar vor dem Weltkriege dem unbefangenen Beobachter sich darstellte. So ist das Büchlein Birks, das nicht in verwirrender Fülle von Zahlen, sondern in lebendiger und zusammenhängender Darstellung Vergangenheit und Gegenwart schildert, geeignet, zu zeigen, daß das alte Österreich in kultureller Hinsicht vieles geleistet hat, das nicht allgemein bekannt, aber doch allgemeiner Anerkennung wert ist.

KLUBNACHRICHTEN.

Begünstigungen.

Unseren Mitgliedern und Abonnenten und ihren nächsten Angehörigen wird in der bekannten und beliebten kommerziellen Fachschule Gutsch, Wien II, Leopoldsgasse 26 beim Besuch der programmäßigen Kurse für kaufmännische bezw. Handelsschulfächer und der Kurse für Stenographie, Maschinschreiben und Sprachen eine 10%ige Schulgeldherabsetzung gewährt. Die Einschreibungen finden an dieser Schule an Werktagen von 8 Uhr vormittags bis 8 Uhr abends und an Sonntagen von 8 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags statt. Als besonders praktisch sind die viermonatigen kaufmännischen Reformkurse für Erwachsene und die gleichartigen achtmonatigen für Bürger- und Untermittelschulabsolventen und Absolventinnen zu empfehlen. Für Letztere bietet auch der einjährige höhere kommerzielle Fachkurs besondere Vorteile.

* * *

Das Tanzinstitut des Herrn Ballettmeisters Hans Rumpel gewährt unseren Mitgliedern und deren Angehörigen bei Inanspruchnahme der Kurse eine 20%ige Ermäßigung.

Der Benefizienausschuß.

Zur Nachricht.

Der Reichswirtschafsbund der Festangestellten hat im III. Bezirke, Ungargasse Nr. 57, eine neue Verkaufsstelle eröffnet, worauf besonders aufmerksam gemacht wird.

D.-ö. Staatsbahnen (Nordbahndirektion).

Z. 1 VIa
17 c

Die Dienst(Partei-)stunden der Eisenbahngüterabfertigungsstellen wurden wie folgt festgesetzt:

A.

Für die im Wiener Gemeindegebiete gelegenen Güterabfertigungsstellen.

I.

Für die Güterschuppen und Ladeplätze.

A. An Werktagen: Für Eil- und Frachtgüter.

Aufgabe: Von 7 Uhr früh bis 12 Uhr mittags und von 1/2 2 Uhr bis 4 Uhr nachmittags.

Abgabe: Von 7 Uhr früh bis 12 Uhr mittags und von 1/2 2 Uhr bis 1/2 5 Uhr nachmittags.

B. An Sonn- und Festtagen: Nur für Eilgüter: Von 9 Uhr früh bis 11 Uhr vormittags.

II.

Für die Güterkassen.

A. An Werktagen: Für Eil- und Frachtgüter: Von 8 Uhr früh bis 12 Uhr mittags und 1/2 2 Uhr bis 4 Uhr nachmittags.

B. An Sonn- und Festtagen: Nur für Eilgüter: Von 9 Uhr früh bis 11 Uhr vormittags.

Digitized by Google

B.

Für die außerhalb des Wiener Gemeindegebietes gelegenen Güterabfertigungsstellen.

I.

Für die Güterschuppen und Ladeplätze.

A. An Werktagen: Für Eil- und Frachtgüter: Von 7 Uhr früh bis 12 Uhr mittags und 2 Uhr bis 5 Uhr nachmittags.

B. An Sonn- und Festtagen: Nur für Eilgüter: Von 9 Uhr früh bis 11 Uhr vormittags.

II.

Für die Güterkassen.

A. An Werktagen: Für Eil- und Frachtgüter: Von 8 Uhr früh bis 12 Uhr mittags und von 2 Uhr bis 1/2 5 Uhr nachmittags.

B. An Sonn- und Festtagen: Nur für Eilgüter: Von 9 Uhr früh bis 11 Uhr vormittags.

Wien, am 29. August 1919.

D.-ö. Staatsbahnen (Nordbahndirektion).

Fahrplanänderungen.

Zur Verbesserung der Verbindung von Wien N. W. B., Abfahrt 5 Uhr 28 Min. abends, mit dem Personenzuge 15/17 via Zellerndorf, an 8 Uhr 21 Min. abends, auf die Strecke Zellerndorf—Neusiedl—Dürnholz wird vom September 1919 angefangen an Stelle des Personenzuges 1218 S, der Personenzug 1220 S, Abfahrt Zellerndorf 8 Uhr 40 Min. abends, nach Neusiedl-D., an 11 Uhr 25 Min. abends täglich bis auf weiteres verkehren.

Ferner wird vom 15. September 1919 angefangen auf der Lokalbahn Drösing—Zistersdorf zur Herstellung einer neuen Verbindung von Zistersdorf nach Lundenburg der gemischte Zug 1158 von Zistersdorf um 3 Uhr 25 Min. nachmittags, 30 Min. früher, abgehen und in Drösing um 4 Uhr 8 Min. nachmittags eintreffen, weiters wird zur Verbesserung der Verbindung von Wien nach Zistersdorf der gemischte Zug 1157 von Drösing um 5 Uhr 20 Min. abends, 1 Stunde 10 Min. früher nach Zistersdorf abfahren.

D.-ö. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 958—III. Wien, am 10. September 1919.

Betreff: **Anbotausschreibung.**

Die d.-ö. Staatsbahndirektion Wien vergibt die Lieferung des Drahtglases für die kittlosen Oberlichten der Wagenwerkstätte St. Pölten im beiläufigen Gesamtausmaße von 4900 m².

Als Einreichungstermin ist der 15. Oktober 1919, 12 Uhr mittags festgesetzt.

Näheres ist aus der Anbotausschreibung in der „Wiener Zeitung vom 15. September 1919 zu entnehmen.

D.-ö. Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 1759/25—III. Wien, am 10. September 1919.

Betreff: **Lieferungsausschreibung.**

Bei der Staatsbahndirektion Wien gelangt die Lieferung und Aufstellung der neuen eisernen Tragwerke für die Brücken über die Linzerstraße und die Hofallee in Km. 1·659 der Linie Wien—Salzburg im beiläufigen Gewichte von 180 ts zur Vergebung.

Angebote sind bis 14. Oktober 1919, 12 Uhr mittags bei der Staatsbahndirektion Wien einzubringen.

Näheres erhalten die bezüglichen Kundmachungen in der „Wiener Zeitung“ und im Lieferungsanzeiger.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Vorübergehende Einstellung der Passagierschiffahrt.

Infolge Niederwassers und mit Rücksicht auf den herrschenden Kohlenmangel wird der Postschiffverkehr auf der Strecke Wien—Linz—Passau und der Lokalschiffverkehr auf der Strecke Grein—Melk—Krems mit sofortiger Gültigkeit eingestellt.

Die Wiederaufnahme des Verkehres wird erfolgen, sobald eine Besserung der Furthenverhältnisse eintritt und die erforderlichen Kohlenquantitäten sichergestellt sind.

Wien, am 11. September 1919.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Wien—Bratislava (Preßburg).

Infolge Niederwassers verkehrt das Personenschiff der Strecke Wien—Bratislava (Preßburg) bis auf weiteres statt von und nach Wien Weißgärber von und nach Wien Praterkai wie folgt:

Jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag

7⁰⁰	ab	Wien Praterkai	an	7⁴⁰
10¹⁵	an	Bratislava (Preßburg)	ab	1³⁰

Wien, am 14. September 1919.

Deutschösterreichische Staatsbahnen (Nordbahndirektion).

Fahrplanauszug.

Linie Wien—Lundenburg.

P.	P.	P.		P.	P.	P.	P.	P.	P.	P.			P.	P.	P.	P.	P.	G.	P.	P.	P.	P.	P.
6²⁵	7⁰⁰	7⁴⁰		12¹⁰	12²⁵	1⁴⁰	2¹⁰	4⁵⁵	6¹⁰	7³⁰	ab	Wien	an	6²⁵	7¹⁵	10²⁵	12¹⁵	1⁵⁵	2¹²	5¹⁰	5²³	6⁵⁰	7²⁰	8¹⁰
6³⁶	7¹³	7⁵¹		12²¹	12³⁸	1⁵¹	2²³	5⁰⁸	6²⁸	7⁴³	ab	Floridsdorf	ab	6¹⁵	7⁰⁵	10¹⁴	12⁰⁵	1⁴⁴	2²⁰	4⁵⁹	5¹³	6⁴⁰	7¹⁰	8⁰⁰
an	8⁰⁶	an		an	1³⁰	an	3¹⁶	6⁰⁰	7¹⁸	8³⁶	an	Gänserndorf	ab	5¹⁵	6¹⁰				12³⁸		4¹⁵	5¹⁰	6¹¹	7⁰⁰
	8¹²						3²⁷	6⁰⁷		8⁴²	ab		an	5¹⁰	6⁰⁵							5³⁵	6⁰⁵	6⁵¹
	9⁰³						4²⁰	6²⁰		9³³	an	Drösing	ab	4¹⁷	5¹²							4⁴²	5¹²	6⁴⁰
	9⁰⁵						4²²	An-		9³⁵	ab		an	4¹⁵	5¹⁰							4²¹	5¹⁰	An-
	9¹⁵						4³²	gern		9⁴⁵	an	Hohenau	ab	4⁰⁵	5⁰⁰							4⁰⁵	5⁰⁰	gern
	10³⁰						5²⁹	an			ab		an	3¹⁰								3²⁷	4¹⁵	ab
	11⁰⁵						6⁰⁴				an	Lundenburg	ab	2³⁵								3¹²	3⁴⁰	
										Bernhardsthal an												Rabensburg ab		

Linie Gänserndorf—Marchegg.

P.	G.	P.			P.	P.
8²⁵	3⁵⁰	6²⁰	ab	Gänserndorf	an	5⁵⁵	5⁰⁴
8⁵⁸	4¹⁷	6⁵³	an	Marchegg	ab	5²⁰	4³⁰
	Oberweiden an						

Linie Drösing—Zistersdorf.

G.	G.			G.	G.
9¹⁵	6³⁰	ab	Drösing	an	5⁰³	4³⁴
9⁵⁷	7¹³	an	Zistersdorf	ab	4²⁰	3⁵⁵

Linie Neusiedl-Dürnholz—Zellerndorf.

P.	P.			P.	P.
3¹⁵	4⁵⁵	ab	Neusiedl-Dürnh.	an	1¹⁵	12³³
5⁵⁶	7³⁰	an	Zellerndorf	ab	10³⁰	9⁵⁰

P. = Personenzug
G. = Gemischter Zug

Digitized by Google

Südbahnwerke
Wien-Graz
Direktion: **Wien X/1, Triesterstraße 40**
Fernsprecher 59305

Fabrik für Eisenbahnsicherungs-anlagen und Winden in Wien

Schienenwalzwerk und Fabrik für Eisenbahn-Oberbaumaterialien in Graz

G. Winiwarter
Blech- und Bleiwaren-Fabrik
Wien I, Getreidemarkt 8
Fabrik in Gumpoldskirchen (Niederösterreich)
Niederlage: Budapest VI, Vilmos császár ut. 31

Erzeugt und liefert billigst:

Bleirohre, Bleibleche, Bleiapparate, Hartbleiarmaturen, Bleiguß jeder Art. K. k. priv. verzinkte Hilgersche Dachpfannen, System Flers, anerkannt bestes und leichtestes Eindeckungsmaterial, für alle Arten Dächer verwendbar. Bleiplomben, Bleisiphons, Bleidraht usw.

Zinnrohre, Zinnbleche, Zinndraht usw. Verzinkte, verbleite und verzinkte Eisenbleche. Verzinkte und verzinnte Eisendrähte, Zinkblech, Kupferblech, Weißblech, Lötzinn, Lagermetall usw.

Spezialität: Verzinkte und schwarze Well- und Trägerwellbleche für Eindeckungen, freitragende Dächer, feuersichere Wände und Türen, Brücken-, Decken- und Stiegenkonstruktionen usw.

Reserviert für die Firma

Otto Wohlfahrt, Bodenbach
Fabrik gesundheitstechnischer Anlagen.

SCHIESSL & Co.,
WIEN VI,
GUMPENDORFERSTRASSE 15
ooo
Werkzeuge und Meßinstrumente
für Eisenbahn-Werkstätten
Bahnerhaltung und Bahnbau.

!! Jeder Festangestellte werde Mitglied !!
der Warenabteilung des
Reichswirtschaftsbund der Festangestellten!

Verkaufsstellen:

I, Rockhgasse 8.
II, Kaiser Josefstraße 3.
III, Löwengassse 39.
III, Gärtnergasse 9.
III, Ungargasse 57.
IV, Wiedner Gürtel 64.
IV, Favoritenstraße 34.
IV, Allegasse 53.
V, Schönbrunnerstraße 12.
VI, Gumpendorferstraße 100
VII, Lindengasse 53.
VII, Zieglergasse 83.
VIII, Alserstraße 54.
VIII, Langegasse 10.
IX, Nußdorferstraße 43.
IX, Garnisongasse 7.
X, Favoritenstraße 65.
XIII, Sechshauserstraße 106.
XIII, Altgasse 21.
XV, Hütteldorferstraße 62.
XVI, Brunnengasse 36.
XVII, Hernalser Hauptstraße 96.
XVIII, Türkenschanzstraße I.
XVIII, Kutschkergasse 9
XIX, Gymnasiumstraße 62.

Verkauf von Lebensmitteln bester Beschaffenheit zu billigsten Preisen.

Mitgliedschaft zur Warenabteilung wird durch die Fachvereine erworben. Einschseibgebühr K 1·— Geschäftsanteil K 2·—

Neue Verkaufsstellen werden in allen Bezirken errichtet.

Schuh- und Kleidergeschäft: I, Hohenstaufengasse 10.
Entgegennahme von Schuhen zur Ausbesserung. Verkauf von neuen Schuhen, Herren-, Damen- und Kinderkleidern zu billigsten Preisen.

Maßabteilung: Anfertigung feinster Herrenkleider von ersten Schneidern nach Maß unter Stoffbeibringung. Ferner Ausbessern, Wenden, Modernisieren, Umarbeiten.

Spareinlagen werden in allen Verkaufsstellen entgegengenommen und derzeit mit 5 Prozent verzinst.

Die Zeitschrift „Der Reichswirtschaftsbund" erscheint monatlich einmal und wird an alle Mitglieder in den Verkaufsstellen verteilt.

Kanzlei: Die Zentralkanzlei, Buchhaltung, Direktion befinden sich III, Hohlweggasse 30. — Fernsprecher Nr. 5003 und 8004. Bei schriftlichen Anfragen bitten wir das Rückporto beizulegen.

Metallschläuche für alle Bahnzwecke

ferner

Benzin	Dampf
Öle	Gas
Petroleum	Luft
Hochdruck	Wasser

liefert:

Erste Oesterreichische Metallschlauchfabrik
Gesellschaft m. b. H.

Fernsprecher 22797 **Wien IX, Hahngasse 12** Fernsprecher 22797

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 11. Wien, den 1. November 1919. XLII. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — **für das Deutsche Reich:** Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — **im übrigen Auslande:** Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 1 Krone.

INHALT: Der Ferngüterzugverkehr. Von V. G. Bosshardt. (Schluß folgt.) — Deutschland und Deutschösterreich im zukünftigen Welthandel. (Rückschau und Ausblick.) Von Sigmund Rösler, Linz. — Schiffahrt. Die Flotte der Donau-Dampfschiffartsgesellschaft. Tschecho-slowakische Dampfschiffahrts-A.-G. Gründung einer französischen Rheinschiffahrtsgesellschaft. — Verschiedenes. Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Gesangverein österr. Eisenbahn-Beamten. Auflassung der Staatsbahndirektion Jägerndorf und Teplitz. Länge der österreichischen Staatsbahnen. Änderung des Eisenbahnbetriebsreglements. Neue verkehrsrechtliche Bedingungen für den Verkehr zwischen den tschecho-slowakischen und den italienischen Bahnen. Luft- und Motorbootverkehrsgesellschaft. Luftverkehr. 9000. Lokomotive. Elektrische Nutzbremsung von Lokomotiven. Erhöhung der Gütertarife der österr. Staatsbahnen und der Südbahn. — Buchanzeigen. Freytags Karte der Wiener Grenzberge von Hütteldorf bis Klosterneuburg. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Die **heurige Vortragsreihe beginnt** Dienstag, den 11. November 1919, mit einem Vortrag unseres **Herrn Präsidenten** über: **„Der Friede von St. Germain und die österr. Eisenbahnen“.**

Dienstag, den 25. November 1919, um $^1/_2$6 Uhr abends wird Herr **Kommerzialrat Oskar Berl** über: **„Die Kohlenversorgung Deutschösterreichs“** sprechen.

Der Ferngüterzugverkehr.

Von **V. G. Bosshardt.**

I. Einleitung.

Der Gedanke, Züge mit Gütern für ein und dieselben Empfangsstationen oder Gebiete abzurichten, ist betriebstechnisch naheliegend. Ebenso sind die Vorteile eines derart geregelten Güterzugverkehres von vornherein einleuchtend, so daß eine besondere Beweisführung hiefür beinahe entbehrlich ist. Es ist klar, daß derartig abgerichtete Güterzüge mehr oder minder lange Strecken ohne Verschubarbeiten durchfahren können und demnach eine wesentliche Einschränkung der Aufenthalte eintreten kann, wodurch allein schon eine ganz bedeutende Kürzung der Fahrtdauer erreicht wird. Jede Kürzung der Fahrtdauer beinhaltet aber eine Beschleunigung der Wagenumlaufzeit und sichert dadurch den rascheren Wagenumsatz. Die Vorteile des raschen Wagenumsatzes liegen auf der Hand. Sie können kurz dahin gekennzeichnet werden, daß dadurch der Wagenbedarf vermindert, die Vermehrung des Wagenparkes enger begrenzt und der Aufwand an Wagenmieteentschädigungen für die Benützung fremder Wagen ganz wesentlich herabgesetzt werden kann.

Ergänzend soll noch bemerkt werden, daß im Güterzugverkehre die Kürzung der Aufenthalte für die Beförderungsdauer von beinahe ausschließlich entscheidender Bedeutung ist, während dagegen Fahrzeitkürzungen allein sich für den gedachten Zweck als wesentlich weniger wirksam erweisen. Selbstverständlich können beide Maßnahmen gleichzeitig erfolgen, in welchem Falle dann immerhin die durch die Aufenthaltsverminderung erreichte Kürzung der Beförderungsdauer noch durch die erhöhte Fahrgeschwindigkeit vermehrt werden kann. Die Anwendung beider Maßnahmen wird sich insbesondere bei Güterzügen mit selbsttätiger, durchgehender Bremsung als vorteilhaft erweisen. Im übrigen wird aus naheliegenden Gründen die beste Ausnützung dieser Bremseinrichtung bei Abrichtung von Ferngüterzugen erreicht werden. Bei Güterzügen mit Handbremsung kann dagegen von einer Erhöhung der Geschwindigkeit mit Rücksicht auf die dadurch bedingte Verminderung der Zuglast insolange abgesehen werden, als sich die Verminderung der Aufenthalte als ausreichend für die angestrebte Beschleunigung erweist.

Schon diese flüchtigen Betrachtungen zeigen, daß die besprochene Regelung des Güterzugverkehres als eine betriebstechnische Aufgabe erster Ordnung zu bezeichnen ist. Die Überlegung ergibt ferner, daß die angeführten Vorteile im unmittelbaren Verhältnis zur Länge der Beförderungswege der in Betracht kommenden Züge in die Erscheinung treten müssen, weshalb sich die Abrichtung von Ferngüterzügen mit entsprechend gewählten Frachten als am wirtschaftlichsten erweisen wird. Daraus ergibt sich von selbst, daß die Vorteile des Systems mit der Größe des Verwaltungsgebietes zunehmen und daß die gleichen Vorteile bei kleineren, getrennt verwalteten, aber im Anschlußverkehre stehenden Bahngebieten nur dann erreicht werden können, wenn sie sich vertraglich zu einem Verband für die Bildung von Ferngüterzügen zusammenschließen, das heißt sowohl gegenseitig Reihungsverpflichtungen als auch Verpflichtungen zur Bildung entsprechender Züge und deren geregelte Einbringung (Vereinbarung fahrplanmäßig gebundener Züge bezw. durchgehender Zugläufe) übernehmen. Hierauf wird noch besonders zurückgekommen werden. Gleichwohl darf schon bei dieser Gelegenheit unverholen der Ansicht Raum gegeben werden, daß Vereinfachungen und Verbilligungen des Güterverkehres auf dem angegebenen Wege mit Sicherheit zu erreichen sind, während die gegenseitige Abschließung naturgemäß zu Verteuerungen, überdies aber bei starkem Ansteigen des Verkehres rascher zu Übernahmeschwierigkeiten führen muß. Bei der Sorge, Arbeiten für die Nachbarbahn zu übernehmen und dabei durch mangelnde oder nicht ausreichende Vergütungen zu Schaden zu kommen, wird eben übersehen, daß der sicherste Ausgleich durch Gegenleistungen — also durch Übernahme gleicher oder ähnlicher Arbeiten — erreicht wird und daß Verei

Digitized by Google

barungen auf dieser Grundlage nicht nur möglich, sondern auch leichter als jede andere hinsichtlich ihrer Einhaltung überwacht und geprüft werden können.

In England, wo große Gütermengen insbesondere wegen ihres Zusammenhanges mit dem Hafenverkehr (Schiffsumschlag) mit größtmöglichster Beschleunigung zu befördern sind, ist die Abrichtung direkter Güterzüge allgemein üblich und die Verhältnisse erfordern dort sogar die Zugsonderung nach Frachtgattungen, zum Beispiel Baumwoll-, Kohlen-, Erzzüge usw. von und nach bestimmten Empfangsgebieten oder Stationen. Zur Erreichung des Hauptzweckes — größter Beschleunigung — wird dort zumeist die Auslastung der Güterzüge hintangesetzt. Das bemerkenswerte Merkmal der leichten Beweglichkeit des englischen Güterzugverkehres ist vornehmlich auf diese Umstände zurückzuführen und die langen, schwer ausgelasteten Güterzüge der festländischen Bahnen sind in England eine fast unbekannte Erscheinung.

In Deutschland besteht eine Trennung zwischen Orts- und Ferngüterzügen.

In Österreich wurden auf de Nordbahn innerhalb des eigenen Bereiches zwar fallweise Ortsgüterzüge gebildet, ohne daß jedoch eine systematisch dementsprechend geregelte Gliederung des Güterzugverkehres zur Durchführung gelangte.

Bei den österreichischen Staatsbahnen hat Gustav Gerstel als Staatsbahndirektor von Wien (nachmals Generalinspektor der österr. E. B.) anfangs der Neunzigerjahre des vorigen Jahrhunderts den Versuch der Abrichtung von aus Frachten für Passau gebildeten Zügen ab Wien-Brigittenau unternommen. Dieser Versuch mißlang aber vollständig, weil Gerstel übersehen hatte, die Einbringung der Frachten in die Zugbildungsstation mit einfür alle ale bestimmten Zügen festzusetzen. Durch die Sammlung der Wagen entstanden hiedurch mehr als 24-stündige Stillager in der Zugbildungsstation, die dann selbstverständlich in der verbleibenden verhältnismäßig kurzen Beförderungsstrecke Wien-Brigittenau—Passau nicht mehr ausgeglichen werden konnten. Obwohl Gerstel die Wichtigkeit der Angelegenheit voll würdigte und ihr deshalb seine ganze Aufmerksamkeit zugewendet hatte, entging ihm gleichwohl der berührte Umstand, und er ließ schließlich die Angelegenheit fallen.

Der Plan systematischer Abrichtung von Ferngüterzügen wurde dann erst wieder im Jahre 1911 aufgenommen, begegnete jedoch zunächst bei den Staatsbahndirektionen großer Zurückhaltung. Diese Haltung war bei der durch die angeregte Neuordnung bedingten, weitgehenden Änderung des Güterzugverkehres sowie durch die daraus besorgte Überlastung der zumeist ohnehin unzulänglichen Verschiebbahnhöfe begreiflich und deshalb auch vorausgesehen worden. Gleichwohl war die Notwendigkeit einer vollständigen Neuordnung des Güterzugverkehres nicht von der Hand zu weisen, da die Beförderungsgeschwindigkeit trotz der fahrordnungsmäßigen Grundgeschwindigkeit von 40 km/h nur 7 bis 8 km/h betrug und nur vereinzelt eine solche bis zu 10 km/h erreicht wurde. Überdies aber zeigte sich, daß die Güterzugfahrpläne der einzelnen Direktionen des Zusammenhanges insofern entbehrten, als durchgehende Güterzugverbindungen entweder überhaupt nicht oder doch nur vereinzelt vorgesehen waren und letztere mangels systematischer Regelung des Frachtenzulaufes für den Fernverkehr nur mangelhaft ausgenützt werden konnten. Diese Verhältnisse kamen in häufig unverhältnismäßig langen Stillagern der Wagen in den Direktionsgrenz- und den Anschlußstationen zum Ausdrucke. Hiedurch wurde die Wagenwirtschaft in der ungünstigsten Weise beeinflußt. (Steigender Aufwand für Wagenmieten, Wagenabgang trotz vermehrter Neubeschaffungen.) Ebenso konnten die Lieferfristen zumeist nicht eingehalten werden, weshalb auch in diesem Belange wenig befriedigende Verhältnisse festgestellt werden mußten. Trotz der sich immer mehr verbreitenden Erkenntnis aller dieser Übelstände bestanden gleichwohl Bedenken gegen die angeregte Neuordnung des Güterzugdienstes. Die Angelegenheit erfuhr jedoch ganz unerwartet eine Förderung durch die im Sommer 1911 zwischen der Bayrischen und österr. Staatsbahnverwaltung eingetretene Unstimmigkeit über die von ersterer zu leistenden Vergütung für die Führung der Arlbergfrachten über Bayern. Mit Rücksicht auf diesen Streitfall schien es zweckmäßig, womöglich den Nachweis zu erbringen, daß der Weg über den Arlberg hinlänglich leistungsfähig und sohin die zu dessen Enltastung vereinbarte Ablenkung über Bayern entbehrlich sei. Die selbstverständliche Voraussetzung mußte dabei die Einhaltung der Lieferfristen bilden. Die bayrische Verwaltung erachtete dies von vornherein als unmöglich, und diese Überzeugung war bestimmend für deren schroffe Stellungnahme. Auch im Eisenbahnministerium wurde diese Möglichkeit bezweifelt, gleichwohl schließlich beschlossen, einen Versuch zu wagen. Irgendwelche fahrplantechnischen Vorkehrungen konnten mit Rücksicht auf die kurze, zur Verfügung stehende Zeit nicht getroffen werden. Es mußte also getrachtet werden, die notwendigen Güterzuganschlüsse, so gut es eben ging, innerhalb des bestehenden Güterzugfahrplanes durch Auswahl entsprechender Züge zu schaffen und auf diese Weise direkte Zugläufe (Trassen) herzustellen. Die notwendigen Vereinbarungen wurden im Wege gemeinsamer Besprechung getroffen. Acht Tage darauf verkehrte bereits erstmalig ein direkter Ferngüterzug Itzkany—Buchs—Bregenz, zu dem die zugehörigen Frachten von allen Seiten- und Anschlußlinien zwangweise mit bestimmten, günstige Anschlüsse sichernden Zügen zugeführt wurden. Der Versuch gelang vollständig. Die rund 1900 km lange Strecke wurde in $5^1/_2$ Tagen durchfahren und damit die tarifmäßige Lieferfrist um mehr als 50% unterboten. Die zwischen der bayrischen und österreichischen Verwaltung entstandene Streitfrage fand dadurch schon nach 14 Tagen ihre Lösung dahin, daß erstere Verwaltung ihren bisherigen schroffen Standpunkt aufgab und sich überdies zu einer namhaften Erhöhung der zu leistenden Entschädigung bereit erklärte.

Es ist bemerkenswert, daß die ganze Angelegenheit in der Wiener Tagespresse, trotz der zahllosen und heftigen gegen die österreichische Verwaltung gerichteten Aufsätze der bayrischen Blätter, gänzlich unbeachtet blieb, während einzelne Tiroler Blätter sich von vornherein auf den bayrischen Standpunkt stellten und übereinstimmend mit der deutschen Presse einen Mißerfolg der getroffenen Verfügungen voraussagten.

Die Staatsbahndirektionen, welche die Durchführung dieses Verkehres mit allen Mitteln gefördert hatten, gaben angesichts des erzielten vollen Erfolges ihre frühere Zurückhaltung auf und wendeten sich nunmehr mit demselben Eifer den Vorbereitungen zur allgemeinen systematischen Einführung des Ferngüterzugverkehres zu. Damit war diese wichtige Angelegenheit nunmehr aus dem Zustande rein theoretischer Erwägungen in jenen der praktischen Durchführung gelangt.

Bevor nunmehr in die Einzelheiten des Systems und der Durchführungsmaßnahmen eingegangen wird, erscheint es noch notwendig, über die zu diesem Zwecke bei den Zentralstellen getroffenen Einrichtungen das Notwendigste anzuführen. Die oberste Leitung blieb dem Eisenbahnministerium vorbehalten, das sich jedoch hierin darauf be-

Digitized by Google

schränkte, den Direktionen die richtunggebenden Gedanken zur Prüfung und Vereinbarung der Durchführungsmaßnahmen zu geben, im übrigen aber denselben die größte Selbständigkeit einräumte.

Die Gesamtgeschäftsführung wurde der Nordbahndirektion überwiesen. Außerdem wurden die Direktionen zu Gruppen vereinigt und innerhalb jeder Gruppe wieder eine Direktion mit der Geschäftsführung betraut. Die Gruppen hatten die Einzelausarbeitung der Beförderungspläne für ihren Bereich nach den von der gesamtgeschäftsführenden Direktion gegebenen Richtlinien im Wege gemeinsamer Beratung zu besorgen und die Ergebnisse der gesamtgeschäftsführenden Direktion zur weiteren Bearbeitung zu übermitteln. Der Arbeitsstoff wurde in den jährlich ein- bis zweimal stattfindenden Hauptferngüterzugbesprechungen auf Grund der vom Eisenbahnministerium unter Einbeziehung der von den Direktionen angemeldeten Angelegenheiten festgesetzen Tagesordnung durchberaten.

Bei jeder Direktion wurden eigene „Ferngüterzugreferenten", und zwar je einer bei der Abteilung für Verkehrs- und bei der Abteilung für den kommerziellen Dienst aufgestellt. Bei der gesamtgeschäftsführenden Direktion wurde eine besondere Gruppe für den Ferngüterzugverkehr errichtet, die zuletzt aus zwei Beamten und etwa drei Hilfskräften bestand.

Diese Einrichtung bewährte sich vollständig. Der Schwerpunkt der Durchführung war, wie billig, zu den Direktionen verlegt und durch die gemeinsamen Beratungen die Berücksichtigung aller örtlichen Verhältnisse und die Herstellung vollständiger Übereinstimmung gewährleistet. Durch die fallweise erfolgende Beiziehung der Vorstände der beteiligten Zugbildungs- und sonstigen in Betracht kommenden wichtigen Verschubbahnhöfe wurde überdies der Zusammenhang mit den ausführenden Dienststellen hergestellt und damit deren Verständnis der Angelegenheit mächtig gefördert. Dieses Verständnis kam sehr bald in dem ungeteilten Intesrese der Stationen sowie in zweckdienlichen, von diesen gestellten Anträgen zum Ausdrucke.

Die Heranziehung von Organen des Transportdienstes zu den Ferngüterzugreferaten erwies sich mit Rücksicht auf die bei den Staatsbahnen leider bestehende Trennung des Verkehrs- und Transportdienstes im Interesse der Herstellung engsten Zusammenhanges beider Fachabteilungen als ebenso notwendig wie zweckmäßig.

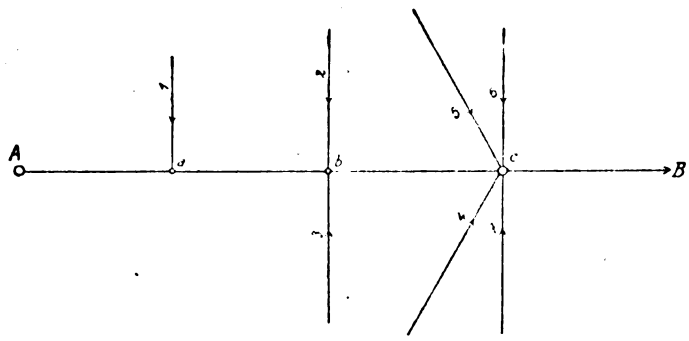
II. Grundlagen der Ferngüterzugbildung.

Die Bildung von Güterzügen mit einheitlicher Frachtauslastung für bestimmte Gebiete erfordert zunächst die Kenntnis der hiefür in den einzelnen Strecken in Betracht kommenden durchschnittlichen täglichen Frachtenmengen. Zu diesem Zwecke müssen — soferne nicht bereits geeignete statistische Vermerke bestehen — in den Dispositionsstationen darauf gerichtete Erhebungen gepflogen werden. (Anlage einer Frachtenstatistik*).)

*) Bei den Staatsbahnen mangelten derartige Aufzeichnungen gänzlich. Die durchschnittlichen täglichen Beförderungsmengen waren zwar bekannt, nicht aber jene nach Empfangsgebieten. Es ist klar, daß ein wirtschaftlicher Aufbau des Güterverkehres ohne solche Grundlagen nur innerhalb sehr eng gezogener Grenzen möglich sein kann. Aus diesem Grunde entbehrten die Güterzüge zumeist der systematisch geregelten Zugbildungspläne und zusammenhängender Anschlüsse. Als Folge dieses Zustandes ergaben sich alle die, in der Einleitung bereits berührten Übelstände. Der Mangel einer Güterverkehrsstatistik darf deshalb bei dieser Gelegenheit wohl als ein empfindlicher Übelstand besonders vermerkt werden. Jedenfalls können nur auf diesem Wege die notwendigen wissenschaftlichen Grundlagen für die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse gewonnen und der Einblick in die volkswirtschaftlichen Verhältnisse vertieft und erweitert werden. Es darf deshalb auch der Hoffnung Raum gegeben werden, daß diesem Mangel je eher, je besser abgeholfen werde.

Sobald hienach eine bestimmte Frachtmenge in einer Strecke sichergestellt ist, kann die Einleitung von Ferngüterzügen ins Auge gefaßt werden. Da in den seltensten Fällen schon in der Zugbildungsstation ausreichende Frachtmengen zur Auslastung eines Zuges vorhanden sind, muß von vornherein die Beigabe von Ergänzungsfrachten ins Auge gefaßt werden, und es muß daher getrachtet werden, auch die Beigabe dieser Frachten so zu regeln, daß nicht allein die Fernfrachten die günstigste Beförderung finden, sondern daß auch für möglichst günstige Anschlußverbindungen der Ergänzungsfrachten vorgesorgt wird. Es erscheint demnach notwendig, daß für jeden derartigen Zug ein besonderer Zugbildungsplan aufgestellt wird. Der Zugbildungsplan enthält die Nummern der für den Fernzug in Betracht kommenden Zugläufe, dann die Bestimmungen über die Empfangsgebiete (Stationen), für welche dem betreffenden Zuge Wagen beigegeben werden dürfen, ferner jene über die einzuhaltende Reihung der Wagen und die für die einzelnen Strecken in Betracht kommenden Zugbildungsstationen, endlich noch alle Bestimmungen über die Frachtenzu- und -abfuhr. Der Aufstellung des Zugbildungsplanes muß demnach die fahrplanmäßige Herstellung des durchgehenden Zuglaufes mit allen erforderlichen Anschlußverbindungen für die Frachtenzu- und -abfuhr vorangehen*).

Hienach ergibt sich das in der folgenden Abbildung ersichtliche Schema für die Bildung von Ferngüterzügen.



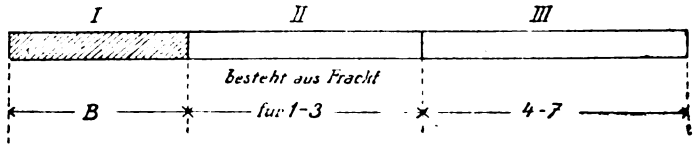
A Ausgangszugbildungsstation.

a, b, c Zugbildungsstationen der durchfahrenen Strecke, in denen die Frachtenzu- und -abfuhr von den einmündenden Nebenlinien 1—7 erfolgt.

B Zugauflösestation des Empfangsgebietes.

Zugbildung.

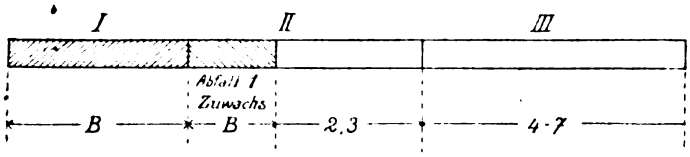
In Station *A*.



*) Ähnlich wie im Personenverkehre, bei dem bei allen Fernzügen stets für die Herstellung möglichst günstiger Anschlußverbindungen für die Zu- und Abfuhr der Reisenden gesorgt und dadurch die nach Maßgabe der Anschlüsse mehr oder minder rasche Erreichung der Reiseziele ermöglicht wird. Auf derselben Grundlage muß ein wirtschaftlicher Güterzugverkehr eingerichtet werden, wobei es sich — sobald die erforderlichen Zugverbindungen hergestellt sind — doch nur darum handelt, die Wagen zwangweise auf die richtigen Züge zu bringen. Der Vorgang ist also ganz derselbe wie im Personenverkehre, bei dem die rascheste Erreichung des Reisezieles auch nur bei richtiger Zugwahl gewährleistet wird, während jede Fehlwahl in mehr oder minderer Reiseverzögerung zum Ausdrucke kommt.

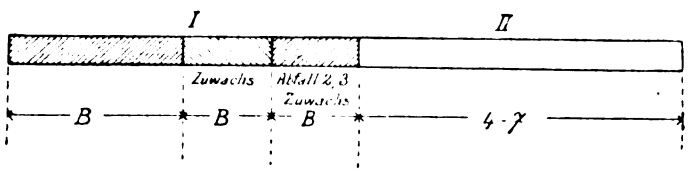
Digitized by Google

In Station *a*.



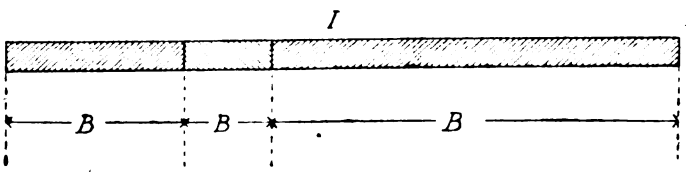
Frachten für 1 fallen ab, eigene und von Linie 1 eingelaufene Frachten für *B* und 2—7 werden beigegeben und in die vorgeschriebenen Gruppen eingereiht.

In Station *b*.



Frachten für 2, 3 fallen ab, eigene und von den Linien 2, 3 eingelaufene Frachten für *B* und 4—7 werden beigegeben und in die vorgeschriebenen Gruppen eingereiht.

In Station *c*.



Gruppe II. Frachten für 4—7 fallen ab, eigene und von den Linien 4—7 eingelaufene Frachten für *B* werden beigegeben. Der Zug besteht ab *c* nur mehr aus Frachten für dasselbe Empfangsgebiet.

Hieraus ergibt sich von selbst, daß die verschiedensten Anordnungen getroffen werden können. Als allgemeine Leitsätze werden jedoch stets folgende einzuhalten sein:

1. Jedem Zuge dürfen nur die in den Zugbildungsplänen vorgesehenen Frachten beigegeben und muß die vorgeschriebene Reihung unbedingt eingehalten werden.

2. Die zur Beigabe bestimmten Frachten müssen in entsprechenden Anschlußzeiträumen mit bestimmten Zügen in die in Betracht kommenden Stationen behufs Beigabe zu den Ferngüterzügen eingebracht werden.

3. Für die rascheste Weiterbeförderung der abfallenden Ergänzungsfrachten sind geeignete Fern- oder Ortsgüterzüge mit entsprechenden Anschlußzeiträumen festzusetzen.

4. Von den Zwischenstationen sind die dem Zugbildungsplan entsprechenden Frachten behufs Beigabe zu den Ferngüterzügen rechtzeitig in die für den Frachtenaustausch bestimmten Stationen vorzuschieben. Hiefür werden besondere, in geeignetem Anschlußabstand liegende Züge zu bestimmen sein. Wenn dies fallweise nicht möglich sein sollte, dann müssen die Zwischenstationen die beizugebenden Wagen unbedingt in die vorgeschriebene Gruppe einreihen. (Schluß folgt).

Deutschland und Deutschösterreich im zukünftigen Welthandel.

(Rückschau und Ausblick.)

Von Sigmund **Rösler**, Linz.

„Ikabod" nennt man in Deutschland den „Frieden" von Versailles, den Vernichtungsfrieden, der Deutschland aufgezwungen wurde, „Ikabod" darf man wohl auch den „Frieden" von Saint-Germain für Deutschösterreich bezeichnen, weil für beide die Herrlichkeit der Großmacht dahin ist. Werden diese Staaten im Welthandel überhaupt noch einen beachtenswerten Platz einnehmen? Diese Frage beschäftigt jetzt, da man darangeht, die Trümmer vom Weltbrandplatze wegzuräumen und die Weltwirtschaft wieder aufzurichten, wohl alle für den Welthandel in Betracht kommenden Kreise, in Sonderheit aber die Finanzkreise Amerikas, die sich anschicken, der europäischen Volkswirtschaft wieder auf die Beine zu verhelfen. Diese Frage zu beantworten, soll im nachstehenden versucht werden. Amerika will augenscheinlich helfen, daran darf man nicht zweifeln.

Amerika wird aber auch wissen wollen, ob und inwieweit seine finanzielle Hilfe eine Gesundung der Verhältnisse herbeizuführen vermöchte und was es selbst dabei „verdienen" kann.

Wenn nun Amerika zur Prüfung schreitet, um zu erforschen, wer unter den europäischen Mittelstaaten vom finanziellen Standpunkte am kreditfähigsten ist, wird ihm an der Hand der bisherigen Gebarung, trotz der durch den Krieg herbeigeführten Verwüstungen und trotz der Vernichtungsfriedens die Wahl nicht schwer fallen und es wird sich — nachdem sich die Gemüter nach und nach abgekühlt haben — wohl dazu verstehen, Deutschland und Deutschösterreich entsprechend zu würdigen und ihnen darnach die gebührenden Plätze einzuräumen. In einer Rückschau dürfte es Amerika nicht entgehen, welch ungeahnten Aufschwung der Außenhandel in Deutschland und Österreich vom Jahre 1870 angefangen, erfahren hat und was für Wunder Befähigung unermüdlicher Fleiß und freier Wettbewerb in die Welt zu setzen vermochten.

Während der Außenhandel in

		Deutschland (ohne Kolonien)	Österreich-Ungarn
		Millionen Mark	
im Jahre	1870	5719	1530 betrug,
wuchs er im Jahre	1880	auf 8857	2327
„ „	1890	„ 8387	2343
„ „	1900	„ 11·518	3072
„ „	1910	„ 17·615	4690
und „ „	1913	„ 22.547	5522

In beiden Ländern hat sich der Außenhandel innerhalb 4½ Jahrzehnten somit vervierfacht.

Hält man diesem Ergebnis die Außenhandelsziffern Englands und Frankreichs entgegen, so findet man, daß der Außenhandel

im Jahre . . .	1870	mit 11.720	5498
„ „ . . .	1913	nur auf 28.633	12.308

gestiegen ist, sich also kaum als verzweieinhalbfacht hat.

Hiernach waren Deutschland und Österreich-Ungarn ebenbürtige Partner im Wettbewerbe sowohl als auch im zeitgemäßen Fortschritte. Wenn sie auch für die nächste Zukunft wirtschaftlich zerschmettert darniederliegen und der Welthandel sich für den Augenblick in Amerika und England zusammenballt, so wird es über kurz oder lang Deutschland und Deutschösterreich durch Fleiß und Findigkeit denn doch gelingen, sich wieder emporzuarbeiten und am Welthandel entsprechend zu beteiligen.

Die Verhältnisse haben sich nach dem Kriege zugunsten Amerikas verschoben, so daß Amerika jetzt für den Welthandel tonangebend ist und für die nächste Zukunft die Gestaltung der Weltmärkte einzig und allein günstig oder ungünstig zu beeinflussen vermag.

Vor dem Kriege war es anders.

Dank seiner geschichtlichen, wirtschaftlichen und politischen Stellung unter den Großmächten, hatte England sich die Vorherrschaft im Welthandel gewahrt und marschierte immer weit an der Spitze der Welthandelsmächte. Es hatte die alte Kundschaft und die Nachwirkung größerer Kapital-

Digitized by Google

kraft. Doch nahm Deutschland immer erfolgreicher den Wettbewerb mit England auf und wäre der Weltkrieg nicht entbrannt, so hätte Deutschland gewiß bald den ersten Platz im Welthandel errungen. England hatte am Gesamtaußenhandel der Welt im Jahre 1890 noch 20·8 v. H. Anteil. Im Jahre 1900 fiel der englische Anteil auf 19·5 v. H., im Jahre 1910 auf 16·9 v. H. und im Jahre 1912 auf 16·2 v. H.

Der amerikanische Anteil am Weltaußenhandel hielt sich zwischen 1904 und 1912 mit 9·6 v. H. ungefähr in gleicher Höhe. Nur im Jahre 1906 konnte man 10 v. H., im Jahre 1907 10·4 v. H. und im Jahre 1908 10·3 v. H. vorübergehend wahrnehmen.

Dagegen ist Deutschlands Anteil von 11·7 v. H. im Jahre 1904 auf 12·6 v. H. im Jahre 1912 gestiegen. Österreich-Ungarn ist in der gleichen Periode mit 3·3 v. H. stehen geblieben. Deutschland hatte nach diesen Ziffern vor dem Kriege den zweiten, Amerika den dritten Platz im Welthandel.

Jetzt hat Amerika den erstæn Platz errungen. Welcher Platz nunmehr England zukommen wird, dessen Kapitalkraft stark geschwächt wurde, bleibt wohl abzuwarten. Auf jeden Fall werden aber die Niederlande, Japan und Argentinien als ernste Wettbewerber in den Vordergrund treten. Und da die britischen Kolonien zufolge der Einbuße des Mutterlandes an Kapitalkraft wohl auch geschwächt dastehen, dürfte der Welthandel nach dem Friedensschlusse erst recht einer ernsten Krise nicht entgehen. Und während dieser wird Deutschlands Kraft erwachen und den Kampf um den Wettbewerb aufnehmen.

Deutschlands Handel und Industrie hat noch immer so tiefe Wurzeln, daß von einer gänzlichen Ausschaltung füglich wohl kaum die Rede sein könnte. Die alte Kundschaft Deutschlands läßt sich über Nacht auch nicht ohne weiteres abspenstig machen, zumal die deutsche Marke überall sehr beliebt war und nach Aufhebung der Absperrung wieder gern gesucht werden wird. Desgleichen wird das deutsche Vermittlungs- und Durchzugsgeschäft wieder aufblühen. Und auch der Veredlungsverkehr wird dank der deutschen Tüchtigkeit nicht mehr stillstehen. Die Hauptfrage ist und bleibt die Belieferung mit Rohstoffen und jenen Gütern, die Deutschland angesichts der umgestalteten Verhältnisse in Rußland vorderhand anderwärtig wird aufsuchen müssen. Im letzten Jahre vor dem Kriege hat sich Deutschlands Außenhandel wie folgt gegliedert:

	Einfuhr	Ausfuhr	Zusammen
	Millionen Mark		
Rohstoffe . .	5262 (45·2 v. H.)	1720 (15·8 v. H.)	6982 (29·8 v. H.)
Halbfertige Waren . . .	1246 (10·7 v. H.)	1150 (10·6 v. H.)	2405 (10·2 v. H.)
Fertige Waren . . .	1793 (15·3 v. H.)	6643 (61·0 v. H.)	8436 (35·9 v. H.)
Nahrungs- u. Genußmittel	3064 (26·3 v. H.)	5323 (12·5 v. H.)	5323 (22·7 v. H.)
Lebende Tiere . . .	290 (2·5 v. H.)	8 (0·1 v. H.)	298 (1·4 v. H.)

In der Einfuhr entfallen daher 71·5 v. H. und im gesamten Außenhandel 52·5 v. H. auf Rohstoffe sowie Nahrungs- und Genußmittel.

Die Bezugsquellen hiefür liegen hauptsächlich in Amerika. Und da wird auf Amerika große Hoffnung gesetzt. Amerika wird ja für seine Ausfuhrstoffe in Deutschland einen viel besseren Abnehmer als in einem anderen Staat finden. Deutschland kann und wird einen größeren Umsatz haben und auch pünktlicher zahlen. Ob Deutschland angesichts des verschärften Wettbewerbes und der naturgemäßen Haltung der Bezugsquellen in seiner Arbeit den bisherigen lohnenden Verdienst finden wird, darf sogar für die erste Zeit gründlich bezweifelt werden. Aber Deutschland wird behufs raschen Wiederaufbaues seinen alten Grundsätzen treubleibend, sich mit geringerem Verdienste begnügen, wenn es gilt, sich wieder emporzuschwingen. Da heißt es eben den schärfsten Wettbewerb aufzunehmen. Amerika darf diesen Wettbewerb angesichts seiner Kapitalkraft in absehbarer Zeit nicht fürchten. Im Gegenteile darf es angesichts der derzeitigen Weltmarktlage durch eine Annäherung an Deutschland sogar eine eigene Kräftigung gewärtigen, die es zwecks Beibehaltung des errungenen ersten Platzes zuversichtlich mit allen zu Gebote stehenden Mitteln anstreben muß.

Das, was für Deutschland im großen, gilt für Deutschösterreich im kleinen. Deutschösterreich stand in der alten Monarchie rücksichtlich des Außenhandels an der Spitze. Trotz Umgestaltung der Dinge wird Deutschösterreich denn doch im Welthandel auch ein gebührender Platz zugewiesen werden müssen. Hat doch Deutschösterreich auch Gelegenheit, seine industrielle Tätigkeit zur Geltung zu bringen. Überdies würden der Veredlungsverkehr und der Durchfuhrhandel in Deutschösterreich gleichfalls wieder aufblühen. Die Grundlagen hiefür sind ja gegeben. Aber auch hier heißt es wieder Rohstoffe herbeischaffen, wozu nach der vorgehenden Darlegung Amerika kraft seiner beherrschenden Stellung fast einzig und allein berufen ist.

Wilson sagt, daß der Frieden Hand in Hand mit dem Völkerbunde dem Kriege die Macht genommen habe, wieder die Welt in Brand zu stecken. Soll sich die Wilsonsche Ansicht auch durchsetzen und der ganzen Welt für die Dauer heilbringend sein, dann muß das amerikanische Volk helfen, Europa wieder aufzubauen und die Europäer zur redlichen Arbeit wieder zurückführen. Dann werden die bolschewistischen Gedanken von selbst gebannt und die Ursachen zu Weltzwistigkeiten überhaupt nicht aufkeimen können.

Das deutsche Volk ist tief gedemütigt.

Die einzige Lösung ist und bleibt: Versorgung Deutschlands und Deutschösterreichs mit Rohstoffen und Deutschland und Deutschösterreich werden sich durch ihre Findigkeit und Emsigkeit selbst die Plätze im Völkerbunde und Welthandel erobern. Die Lust zum Leben und zur Arbeit ist vorhanden, Mut und Hoffnung dürfen nicht schwinden!

SCHIFFAHRT.

Die Flotte der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft. Von der Flotte der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft wurden nach dem Waffenstillstand mit Bulgarien 12 Dampfer und 29 Schlepper unterhalb Lom Palanka von den Verbandmächten, 27 Dampfer und 36 Schlepper von der südslawischen Regierung beschlagnahmt, 9 Dampfer und 30 Schlepper lieferte die ungarische Regierung an den Verband aus. Weitere 50 Dampfer fielen ihm in Ungarn in die Hände, 56 Dampfer und 200 Schlepper befinden sich in der Gewalt der ungarischen Regierung. Von ihrer ganzen Flotte stehen daher der Gesellschaft nach dem „Volkswirt" derzeit nur 13 Dampfer und 60 Schlepper in Deutschösterreich zur Verfügung.

Tschecho-slowakische Dampfschiffahrts-A.-G. ist die Firma einer neuen Aktiengesellschaft, deren Errichtung der Zivnostenská banka in Prag bewilligt wurde. Zweck der Gesellschaft ist 1. der Betrieb der Dampfschiffahrt zur Personen- und Warenbeförderung auf der Moldau, Elbe, March, Oder, Weichsel, Donau, Drau und Save, auf allen Nebenflüssen dieser Flüsse und Kanäle, welche diese Flüsse etwa miteinander und anderen Gewässern verbinden würden, sowie auf dem Meere; 2. die Versehung des Schlepp-Remorqueur)-dienstes; 3. Erteilung von Vorschüssen auf zur Beförderung übernommene Waren; 4. Gründung und Betrieb von öffent-

Digitized by Google

lichen Lagerhäusern; 5. Bau, Einrichtung, Pachtung und Verpachtung von Schiffswerften (!); 6. Kauf, Bau, Ausbesserung und Verkauf von Schiffen usw. Das Aktienkapital beträgt 4 Mill. Kronen (die Aktien zu K 400 Nominale) und kann durch Generalversammlungsbeschluß auf 10 Mill. Kronen erhöht werden.

Gründung einer französischen Rheinschiffahrtsgesellschaft. Eine Gruppe von Geschäftsleuten und Gewerbetreibenden aus Elsaß-Lothringen sowie der Nanziger Gegend hat unter der Firma „Societe generale de navigations et d'entrepôts in Straßburg" eine Aktiengesellschaft gegründet, um Schiffahrt auf dem Rhein sowie den französischen Kanälen und Flüssen zu betreiben. Diese Gruppe gehört der Flußschiffahrtsgesellschaft „Compagnie generale de navigations Havre—Paris—Lyon—Marseilles" an. In Straßburg verfügt die neue Gesellschaft im Rheinhafen über die ausgedehnten Anlagen und Einrichtungen, die bisher der deutschen Rheinschiffahrtsgesellschaft „Rhenania" gehörten. Sie hat außerdem die bisherige Kommanditgesellschaft „Compagnie generale des navigations et d'entrepôts J. Bloch et Cie., Straßburg", Rheinhafen, übernommen.

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Der Präsident der Nationalversammlung hat den Bauräten im Staatsamte für Verkehrswesen Ing. Benno Simmert und Dr. techn. Ing. Marian Romanowicz den Titel und Charakter eines Oberbaurates, dem Sektionsrate Dr. Julius Sagasser den Titel und Charakter eines Ministerialrates, ferner den Ministerialsekretären Dr. Wilhelm Rauscher, Julius Kniep und Dr. Friedrich Dorninger den Titel und Charakter eines Sektionsrates, sämtlichen mit Nachsicht der Taxe, verliehen.

Gesangverein österr. Eisenbahn-Beamten. Die 41. ordentliche Hauptversammlung wurde am 15. d. M. unter dem Vorsitze des Vorstandsstellvertreters Inspektor Kollarz abgehalten. Aus dem Geschäftsberichte ist zu entnehmen, daß der Verein trotz der bedrängten Lage unseres Vaterlandes dank der Opferwilligkeit seiner Mitglieder und der Führung des Chormeisters Karl Führich auf voller Höhe sich erhalten konnte und durch die unermüdliche Tätigkeit des Werbeausschusses der Gesamtstand der Mitglieder 802, und zwar 330 Sänger und 442 beitragende Mitglieder betrug. Das langjährige Vereins- und Leitungsmitglied Architekt und Bauinspektor Josef Kovács wurde in Anerkennung seiner vielfachen Verdienste um den Verein zum Ehrenmitgliede ernannt. Zum Vereinsvorsstande wurde der bisherige Vorstandstellvertreter Inspektor und Bürovorstand Heinrich Kollarz berufen. Weiter wurden in die Vereinsleitung gewählt: Ing. Oberbaurat Karl Klein und Ministerialrat Dr. Karl Dorrek zu Vorstandstellvertretern, ferner zu Vorstandsmitgliedern Oberrevident Gustav Benda, Oberrevident Rudolf Esterle, Rechnungsrat Franz Chobotb, Bürovorstand Karl Freund, Oberrevident Franz Jellinek, Bauinspektor Josef Kovács, Rechnungsoffizial Heinrich Reichmann, Inspektor Karl Rohr, Revident Robert Speck, Oberrevident Eugen Wagner, Oberrevident Fritz Waidl und Inspektor Wurmböck.

In den Werbeausschuß wurden berufen die Inspektoren Viktor Gans, Georg Kloß, Gustav Sellner, Oberrevident Adolf Michall und Adjunkt Hermann Reuther.

Auflassung der Staatsbahndirektionen Jägerndorf und Teplitz. Die nach dem Novemberumsturz für die im Sudetenland und Deutschböhmen gelegenen ehemaligen k. k. österreichischen Staatsbahnstrecken errichteten Staatsbahndirektionen Jägerndorf und Teplitz wurden laut Vollzugsanweisung des Staatsamtes für Verkehrswesen vom 18. September 1919, Z. 461 StGBl. infolge der im Frieden von Saint-Germain festgesetzten Staatsgrenzen der Republik Österreich aufgelöst. Die völlige Abwicklung der Geschäfte dieser Direktionen wird vom Staatsamte für Verkehrswesen besorgt.

Länge der österreichischen Staatsbahnen. Gemäß der Gebietsabgrenzung durch den Frieden von Saint-Germain beträgt die Länge der Staatsbahnen der Republik Österreich 4488 km (gegen 19.472 km vor der Auflösung des Staates), wozu nach der Angliederung Westungarns noch 247 km hinzukommen werden, so daß sodann die Republik Österreich 4735 km Staatsbahnen besitzen wird.

Änderung des Eisenbahnbetriebsreglements. Durch Vollzugsanweisung des Staatsamtes für Verkehrswesen vom 15. Oktober 1919 wurden auf Grund des § 2 (4) des Eisenbahnbetriebsreglements vom 11. November 1909, RGBl. Nr. 172, folgende vorübergehende Änderungen des Eisenbahnbetriebsreglements verfügt:

Im Verkehre nach den Abfertigungsstellen der im Gebiete des Serbo-kroatisch-slowenischen Staates gelegenen Bahnen sind die bis zur Grenze auflaufenden Fracht- und Nebengebühren sowie etwa erwachsende Barauslagen vom Absender zu bezahlen. Nachnahmen und Barvorschüsse sind nicht gestattet. (§ 69 und 72 E. B. R.)

Im Verkehr von den Abfertigungsstellen dieser Bahnen sind die von der Grenze an auflaufenden Fracht- und Nebengebühren sowie etwa erwachsende Barauslagen vom Empfänger zu bezahlen. Nachnahmen und Barvorschüsse sind nicht gestattet. (§ 69 und 72 E. B. R.)

Neue verkehrsrechtliche Bedingungen für den Verkehr zwischen den tschecho-slowakischen und den italienischen Bahnen. Das Eisenbahnministerium in Prag hat mit der italienischen Regierung die verkehrsrechtlichen Bedingungen für den Eisenbahnverkehr mit den italienischen Bahnen einschließlich der im besetzten Gebiet des ehemaligen Österreich gelegenen Bahnen vereinbart. Auf Grund dieses Übereinkommens wurde der Verkehr über die österreichisch-italienischen Übergangspunkte Brenner, Toblach (Innichen) und Tarvis eröffnet. Die Verkehrsbedingungen sind folgende:

1. Als Grundlage für den Verkehr wurde das Berner internationale Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 mit Änderung folgender Punkte angenommen:

a) Zu Artikel 5: In den Frachtbriefen muß der Absender die österreichisch-italienische Übergangsstation angeben, über welche die Sendung in das italienische Gebiet einzutreten hat.

b) Zu § 2 der Ausführungsbestimmungen: die Frachtbriefe müssen den italienischen Vordruck haben und entweder tschechisch-französisch-italienisch oder tschechisch-deutsch-italienisch sein.

c) Zum Artikel 13: Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse sind nur zulässig in der Währung jenes Staates, in welchem die Versandstation liegt.

2. Die Frachtgebühren für die Sendungen werden auf Grund der Binnentarife der beteiligten Bahnen bis zu jener österreichisch-italienischen Übergangsstation berechnet, die der Absender im Frachtbriefe vorgeschrieben hat. Beim Übergange von einem Staate in den anderen werden Gebühren, die dem Empfänger zur Bezahlung angewiesen sind, sowie die Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse nach dem Züricher Tageskurs in die Währung des Nachbarstaates umgerechnet.

Digitized by Google

3. Ansprüche auf Entschädigung bei Beschädigungen, Abgängen oder Verlust der Sendungen und die Aufteilung der ausgezahlten Entschädigungen auf die beteiligten Bahnen richten sich nach dem „Übereinkommen über die Beförderung der Güter im Österreichisch-Ungarisch-Italienischen Verbande" vom 1. Jänner 1900.

Luft- und Motorbootverkehrsgesellschaft. Wie Linzer Blätter melden, ist dort eine Luft- und Motorbootverkehrsgesellschaft in sLeben gerufen worden, die die Ausnutzung der Flugzeuge für den Geschäfts- und Luxusverkehr, die Errichtung günstig gelegener Flughäfen in Oberösterreich für den eigenen Luftverkehr sowie für fremde Luftfahrzeuge, ferner die Einführung eines Motorbootverkehres zunächst auf der Donau, später aber auch auf den geeigneten Gewässern Oberösterreichs zum Ziele hat. Bezüglich des Motorbetriebes auf der Donau ist zunächst der Verkehr zwischen Linz und Passau sowie zwischen Linz und Grein geplant. Der Plan ist so weit gediehen, daß nach Erteilung der Konzession der Betrieb sofort begonnen werden kann.

Luftverkehr. Die Vereinigten Staaten haben seit 1911 gegen 100 Luftpostversuche durchgeführt und die Luftpost zwischen Chicago und New York, dann Washington—New York—Philadelphia und andere mit zufriedenstellendem Erfolg durchgeführt. Frankreich hat Paris—St. Nazaire, Nizza—Korsika und Paris—Brüssel eingerichtet. Die Linien Budapest—Wien und Wien—Kiew mußten wegen einzelner schwerer Betriebsunfälle eingestellt werden. Italien hat den Luftdienst Padua—Wien und Rom—Neapel eröffnet, die nordischen Staaten sind wenigstens mit Plänen und Gründungen rührig. Deutschland hat den Luftdienst Berlin—Weimar eingerichtet, und mehrere andere Unternehmungen sind mit dem Ausbau des Luftverkehres in anderen Richtungen beschäftigt. Die Schweiz hat die Linie Zürich—Lausanne ins Leben gerufen. Die Kosten des Flugpostdienstes werden vorläufig nur durch den Verkauf von abgestempelten Flugpostmarken an die Sammler gedeckt, deren Wünschen in der Union, der Schweiz und Deutschland Rechnung getragen wurde.

9000. Lokomotive. Die Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, vorm. Georg Egestorff, Hannover-Linden, hat am 1. Oktober d. J. ihre 9000. Lokomotive fertiggestellt. Sie wird in den „Hanomag-Nachrichten", September-Ausgabe, genauer beschrieben und im Anschluß hieran ein statistischer Rückblick auf die Lokomotivlieferungen der Hanomag von 1846 ab gegeben.

Am 23. Jänner 1917 wurde die 8000. Lokomotive fertiggestellt, so daß also von diesem Zeitpunkt an bis zum heutigen Tage die Hanomag im Durchschnitt monatlich 32 Lokomotiven gebaut hat, gewiß eine ansehnliche Leistung, zumal bei den heutigen schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen.

Elektrische Nutzbremsung von Lokomotiven. Vor kurzem sind die ersten von der Fachwelt mit Spannung erwarteten Versuche mit der elektrischen Bremsung der Lokomotiven unter Rückgewinnung der Energie der talfahrenden Züge nach einer neuen Bauart der Maschinenfabrik Oerlikon durchgeführt worden. Schon die ersten Fahrten, die auf der Nordrampe der Lötschbergbahn stattfanden, zeigten einen vollen Erfolg. Die Proben wurden mit einer von den Schweizerischen Bundesbahnen für die Gotthardbahn bestellten Probelokomotiven bewerkstelligt, die von der Maschinenfabrik Oerlikon gemeinsam mit der Lokomotivfabrik Winterthur gebaut wurde und seit Anfang Mai dem regelmäßigen Betrieb der erst kürzlich für elektrischen Betrieb umgebauten Strecke Bern—Thun einverleibt ist. Auf der steilen Rampe zwischen Kandersteg und Frutigen wurde zunächst, wie die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" berichtet, mit der leeren Lokomotive, sodann mit dem ganzen Zuggewicht von 310 t talwärts mit den verschiedensten Geschwindigkeiten bis etwa 70 km in der Stunde, ohne Benutzung der mechanischen Bremse oder von Belastungswiderständen, gefahren. Der Versuch ergab eine verblüffende Einfachheit in der Einrichtung und Handhabung bei allen Geschwindigkeiten. Es ist daher von dieser Erfindung für die Zukunft ein wichtiger Fortschritt für die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes zu erwarten.

Erhöhung der Gütertarife der österr. Staatsbahnen und der Südbahn. Das Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt enthält eine Kundmachung, derzufolge mit Gültigkeit vom 15. Oktober l. J. die Gebühren des Lokaltarifes der deutschösterreichischen Staatsbahnen um 150 v. H. erhöht wurden. Die gleiche Erhöhung wurde auch bei der Südbahn, der Wien-Pottendorfer Bahn und bei der Eisenbahn Wien-Aspang eingeführt. Der finanzielle Erfolg dieser Tarifmaßnahmen wird bei den Staatsbahnen unter Bedachtnahme auf den gegenwärtig eingeschränkten Verkehr auf ungefähr 200 Mill. Kronen jährlich berechnet. Bei der Südbahn dürfte sich der Erfolg mit Rücksicht darauf, daß sie die gleiche Erhöhung auf den außerösterreichischen Linien bereits vor kurzem durchgeführt hat, im ganzen auf rund 100 Mill. Kronen belaufen. Die Staatseisenbahnverwaltung wird noch im Laufe dieses Jahres auch mit einer Erhöhung des Personentarifes vorgehen, die natürlich auch von den Privatbahnen übernommen werden dürfte, so daß sodann die österreichischen Personentarife durchwegs eine beträchtliche Höhe erreichen werden.

BUCHANZEIGEN.

Freytags Karte der Wiener Grenzberge von Hütteldorf bis Klosterneuburg 1 : 25.000 gibt eine Darstellung des zumeist besuchten, weil mit verschiedenen Linien der Elektrischen am leichtesten erreichbaren Ausflugsgebietes und zeigt das in der unmittelbaren Nähe Wiens naturgemäß besonders dichte Wegnetz infolge des großen Maßstabes sehr deutlich, die einzelnen Markierungen in den Originalfarben. Die Anstalt G. Freytag & Berndt hat mit der prächtigen 55 : 60 cm großen Karte, Preis K 4·80, ein für den Wiener wie den Fremden sehr zu begrüßendes Hilfsmittel geschaffen.

KLUBNACHRICHTEN.

Begünstigungen.

Unseren Mitgliedern und Abonnenten und ihren nächsten Angehörigen wird in der bekannten und beliebten kommerziellen Fachschule Gutsch, Wien II, Leopoldsgasse 26 beim Besuch der programmäßigen Kurse für kaufmännische bezw. Handelsschulfächer und der Kurse für Stenographie, Maschinschreiben und Sprachen eine 10%ige Schulgeldherabsetzung gewährt. Die Einschreibungen finden an dieser Schule an Werktagen von 8 Uhr vormittags bis 8 Uhr abends und an Sonntagen von 8 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags statt. Als besonders praktisch sind die viermonatigen kaufmännischen Reformkurse für Erwachsene und die gleichartigen achtmonatigen für Bürger- und Untermittelschulabsolventen und Absolventinnen zu empfehlen. Für Letztere bietet auch der einjährige höhere kommerzielle Fachkurs besondere Vorteile.

Südbahn-Gesellschaft.

Kundmachung

betreffend die lagergeldfreie Frist für Zollfrachtgüter in der Güterabfertigungsstelle Wien S. B. Favoritenplatz.

Auf Grund des § 80 (8) E. B. R. wird mit Genehmigung des d.-ö. Staatsamtes für Verkehrswesen (Erlaß, Zahl 29.982, vom 18. September 1919) die lagergeldfreie Frist für Zollfrachtgüter in der Güterabfertigungsstelle Wien S. B. Favoritenplatz von zehn auf vier Tage herabgesetzt.

Diese Kundmachung tritt am 1. Oktober 1919 in Kraft.

Digitized by Google

D.-ö. Staatsbahnen (Nordbahndirektion).

Wien, am 9. Oktober 1919.

Nordbahndirektion
namens der Wiener staatlichen Eisenbahnverwaltungen.

Die auf den Wiener Bahnhöfen zur Ablieferung gelangenden Zollstückgüter werden ab 20. Oktober 1919 von der Eisenbahn verzollt und durch die Rollfuhrunternehmung zugeführt.

Ausgenommen von der bahnseitigen Verzollung und Zuführung bleiben jene Zollstückgüter, bei denen der Empfänger sich die Vornahme der bahnseitigen Verzollung vorbehalten hat und jene Güter, die nach der Kundmachung für den Rollfuhrdienst von der Zuführung ausgenommen sind (so insbesondere die Stückgüter für Parteien, die sich die Zuführung durch die Rollfuhrunternehmung schriftlich verbeten haben); ferner folgende Zollstückgüter:

Textilien, deren Tarifierung schwieriger ist,

Chemikalien und Güter, die nach dem Werte verzollt werden, sofern bei letzteren nicht eine Warenerklärung des Absenders vorliegt.

D.-ö. Staatsbahnen (Nordbahndirektion).

Mit Gültigkeit vom 7. Oktober 1919 tritt bis auf Widerruf längstens bis 31. März 1920 auf den Wiener Bahnhofen ein erhöhter Rollfuhrtarif in Kraft.

Näheres ist aus dem Aushang auf den Wiener Bahnhöfen zu entnehmen.

D.-ö. Staatsbahnen (Nordbahndirektion).

Z. 1089/3 V. Wien, am 8. Oktober 1919.

Betreff: **Einstellung der Personenbeförderung an Sonntagen. (Fahrplan).**

Wegen Kohlenmangel wird vom Sonntag, den 12. Oktober l. J., angefangen bis auf weiteres an allen Sonntagen auf allen Linien der Nordbahndirektion die Beförderung von Personen mit Personen-, Gütereil- und Güterzügen eingestellt.

Der Entente-Schnellzug Nr. 6 (Warschau—Paris) bleibt auch an Sonntagen im Verkehr.

An Samstagen verkehren als letzte Züge:

Zug Nr. 117 ab Wien 7·30 nachm.
„ „ 218 an Wien 8·10 nachm.
„ „ 1016 an Gänserndorf 5·04 nachm.
„ „ 1015 ab „ 6·20 nachm.
„ „ 1158 S Drösing an 4·08 nachm.
„ „ 1157 S „ ab 5·20 nachm.
„ „ 1217 S Zellerndorf an 7·30 nachm.
„ „ 1220 S „ ab 8·40 nachm.

An Montagen verkehren als erste Züge:

Zug Nr. 16 Wien an 6·25 vorm.
„ „ 311 „ ab 6·25 vorm.
„ „ 1012 Gänserndorf an 5·55 vorm.
„ „ 1011 „ ab 8·25 vorm.
„ „ 1152 Drösing an 5·03 vorm.
„ „ 1151 „ ab 9·15 vorm.
„ „ 1211 S Zellerndorf an 5·56 vorm.
„ „ 1214 S „ ab 10·30 vorm.

Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 121 153 - II—19. Wien, am 4. Oktober 1919.

Betreff: **Reisegepäckversicherung.**

Das reisende Publikum wird darauf aufmerksam gemacht, daß die Versicherung des Reisegepäcks bei der Europäischen Güter- und Reisegepäcks-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft an den Gepäcksschaltern sämtlicher Stationen der d.-ö. Staatseisenbahnverwaltung erfolgen kann.

Auch bei den bahnämtlichen Gepäcksaufbewahrungsstellen ist der Versicherungsdienst der genannten Gesellschaft eingeführt.

Staatsbahndirektion Wien.

Nr. 195- F- II—19. Wien, am 17. Oktober 1919.

Betreff: **Legitimationsprolongierung für das Jahr 1920.**

Jene Pensionisten und Provisionisten der d.-ö. Staatsbahnen, welche im Wege der Staatsbahndirektion Wien (Westbahn) Fahrbegünstigungen beziehen, werden eingeladen, ihre und ihrer Angehörigen Legitimationen, versehen mit dem letzten Postsparkassenabschnitte über den Pensions- bzw. Provisionsbezug unter Beischluß eines rekommandiert frankierten Briefumschlages bis 10. November l. J. an die Staatsbahndirektion Wien (Fahrbegünstigungsbureau, Wien X,V, Gerstnergasse 2) einzusenden. — Das dazugehörige Ansuchen ist auf Formulare Allg. Form. 18 zu verfassen.

Die außerhalb Wiens wohnenden Pensionisten und Provisionisten können die in gleicher Weise ausgestatteten Gesuche nach dem 1. November bei der dem Wohnorte zunächst gelegenen Station, bei welcher der Tag der Prolongierung zu erfragen ist, abgeben.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß, soweit Legitimationen von Kindern in Betracht kommen, nur solche Ansuchen Berücksichtigung finden können, in welchen das Alter der Kinder und ihr eventueller Verdienst bezw. Einkommen genau angegeben ist.

Hinsichtlich des Einkommens der Kinder ist eine Bestätigung des Dienstgebers, hinsichtlich des gemeinschaftlichen Haushaltes eine amtliche Bestätigung beizulegen.

Vom d.-ö. Staatsamt für Verkehrswesen.

Zur Z. 30.762 aus 1919.

Nachricht.

Bei der in Gegenwart eines öffentlichen Notars am 1. Oktober 1919 tilgungsplanmäßig stattgefundenen XXX. Verlosung der 4%igen Schuldverschreibungen in Silber, Emission 1890, der Ungarischen Westbahn wurden die Nummern:

13, 21, 177, 518, 554, 690, 944, 981, 1041, 1101 und 1373,

das sind 11 Stück, gezogen.

Der Nennwert dieser verlosten Schuldverschreibungen wird vom 1. Jänner 1920 an gegen Einziehung der betreffenden Stücke mit allen nach diesem Zeitpunkte fällig werdenden, zu den verlosten Schuldverschreibungen gehörigen Zinsscheinen und dem Erneuerungsscheine von der Hauptkasse der d.-ö. Staatsbahnen ausbezahlt.

Mit 1. Jänner 1920 hört die weitere Verzinsung dieser Schuldverschreibungen auf, und wird daher der Wert der von denselben etwa abgetrennten, nach diesem Zeitpunkte fällig werdenden Zinsscheine von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Änderung der folgenden Tarife:

Touage-Tarif für die Strecke Hofkirchen—Regensburg, gültig vom 20. November 1891. Remork-Tarife für die Beförderung hölzerner Ruderschiffe auf der Strecke Dévény (Theben)—Wien—Linz—Passau, gültig vom Schiffahrtsbeginne 1905. Tarif für die Remorkierung fremder Fahrzeuge auf der Strecke Gönyü—Báziás, der Theiß, der Save und der Drau, gültig vom 1. Juli 1916.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1919 bis auf weiteres werden als provisorische Maßnahme neue Gebühren- und Tarifbestimmungen in Kraft gesetzt, die aus den einschlägigen Verlautbarungen in den Pflichtblättern ersehen werden können.

Auskünfte über die neuen Bestimmungen sowie über etwa in Betracht kommende spezielle Sätze erteilt die gesellschaftliche Direktion.

Wien, am 20. Oktober 1919.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Änderung des Lokalgütertarifes.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1919 bis auf weiteres werden als provisorische Maßnahmen neue Frachtsatz- und Tarifbestimmungen in Kraft gesetzt, die aus den bezüglichen Publikationen in den Pflichtblättern zu entnehmen sind. Auskünfte über die neuen Bestimmungen sowie über etwa in Betracht kommende ermäßigte Nettosätze erteilt die gesellschaftliche Direktion.

Wien, am 21. Oktober 1919.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Fahrplanänderung.

Zum Zwecke der Herstellung eines Anschlusses an die in Melk von Wien und Linz eintreffenden Personenzüge wird vom 24. Oktober d. J. angefangen der laut Oktoberfahrplan um 9·30 vormittags von Melk nach Krems fällige Lokaldampfer statt wie bisher um 9·30 vormittags um 10·15 vormittags zu Tal gehen.

Wien, am 22. Oktober 1919.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 12. Wien, den 1. Dezember 1919. XLII. Jahrgang.

Bezugspreis einschließlich Postgebühren in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10, halbjährig K 5; — für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12, halbjährig Mk. 6; — im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20, halbjährig Fr. 10. — Einzelne Hefte kosten 1 Krone.

INHALT: Der Ferngüterzugverkehr. Von V. G. Bosshardt. (Schluß). — Die Schneebergbahn bei Wien. Von Dr. Emil Weinberg, Wien. — Neue Tarifbestimmungen über das Verladen und Ausladen. Von Dr. Emil Riesenfeld, Wien. — Major Grünebaum †. — Verschiedenes. Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Die Eisenbahnen der Erde im Jahre 1917. Die sächsischen Staatseisenbahnen 1917. Die Schweizerischen Eisenbahnen in den Jahren 1918 und 1917. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Veranstaltungen im Dezember 1919.

Dienstag, den 9. Dezember, um 1/2 6 Uhr abends Vortrag des Herrn Siegmund **Schilder**, Schriftsteller, Sekretär des Handelsmuseums in Wien, über: **„Deutschösterreichs handelspolitisches Verhältnis zu Ungarn“.**

Donnerstag, den 18. Dezember, um 4 Uhr nachmittags **Damenabend** mit Vorträgen.

Dienstag, den 30. Dezember, um 4 Uhr nachmittags **kleine Silvesterfeier.**

Der Ferngüterzugverkehr.

Von **V. G. Bosshardt.**

(Schluß zu Heft 11).

Von größter Wichtigkeit sind die Reihungsvorschriften. Schon aus der einfachen Betrachtung der vorangegangenen Ausführungen ergibt sich, daß deren unbedingte Einhaltung zu den wesentlichsten Vorausetzungen gehört. Dies bedingt in allen Stationen, insbesondere in den Zugbildungsstationen, die entsprechende Vorbereitung und Bereitstellung der Frachten. Im allgemeinen handelt es sich bei den aufzustellenden Reihungsvorschriften vor allem darum, die einzelnen Reihungsgruppen so zweckmäßig zu bestimmen, daß die möglichst günstigsten Bedingungen für die Verschubarbeiten geschaffen werden. Da es sich hiebei vor allem darum handelt, die Wagen für bestimmte Empfangsgebiete geschlossen zu befördern, so kann von vornherein von der stationsweisen Reihung abgesehen werden, so daß im allgemeinen die Zusammenfassung der für die einzelnen Empfangsgebiete bestimmten Wagen zu Gruppen genügen würde. Es ist aber sofort verständlich, daß eine derartige Reihungsordnung den Nachteil größerer Reihungsarbeiten in den Empfangsgebieten selbst hätte, und zwar würden dieselben im unmittelbaren Verhältnis zur Anzahl und Lage der zu einem Empfangsgebiet gehörigen Stationen zunehmen. Zur Vermeidung dieses Übelstandes empfiehlt es sich, die Stationen jedes Empfangsgebietes zweckmäßig, das heißt in einer den örtlichen Sonderverhältnissen entsprechenden Weise in Gruppen zusammenzufassen und hienach die Reihung der Wagen innerhalb derselben festzusetzen. Die bei den österreichischen Staatsbahnen seinerzeit erfolgte Einteilung des gesamten zusammenhängenden Netzes in „Richtbezirke“ ist auf diese Erwägungen zurückzuführen. Hiebei kamen entsprechend der Anzahl der vormals vorhandenen Direktionen 16 Richtbezirke in Betracht, von denen wieder jeder einzelne die erforderlichen Unterteilungen aufwies. Die einzelnen Richtbezirke wurden in Bruchform mit einer arabischen Zahl als Zähler und einem Buchstaben als Nenner bezeichnet*).

Für die Zwecke des Verschubdienstes wurden dementsprechend besondere „Richtbezirkszettel“ aufgelegt und dieselben an den Wagen, unbeschadet der Stations-, Übergangs- und sonst vorgeschriebenen Zettel angebracht**).

*) St.-B.-D. Wien . . . . . 1 mit a—o
„ Linz . . . . . 2 „ a—d
„ Innsbruck . . . . . 3 „ a—g
„ Villach . . . . . 4 „ a—m
„ Prag . . . . . 5 „ a—k
„ Pilsen . . . . . 6 „ a—m
Nordbahndirektion . . . . . 7 „ a—w
St.-B.-D. Triest . . . . . 8 „ a—k
„ Olmütz . . . . . 9 „ a—h
„ Krakau . . . . . 10 „ a—s
„ Lemberg . . . . . 11 „ a—j
„ Stanislau . . . . . 12 „ a—d
B.-L. Czernowitz . . . . . 13 „ a—c
Direktion B. N. B. . . . . 14 „ a—k
Nordwestbahndirektion . . . . . 15 „ a—t
Direktion St.-E.-G. . . . . 16 „ a—w.

**) *Muster eines der Richtbezirkszettel der österr. Staatsbahnen.*

a)

Nr. und Eig. des Wagens.....

Richtbezirk

1/a

b)

No. und Eig. des Wagens.....

von

.....

nach

über

.....

.....

Richtbezirk

8/a

Die Wagen Nr. und Eigentumsmerkmal des Wagens sowie der Buchstabe des Richtbezirkes und die sonstigen Vermerke werden mit Blaustift handschriftlich eingesetzt.

Digitized by Google

Die Anwendung der Richtbezirkszettel ist durch eine besondere Dienstanweisung geregelt, in der auch ein Stationsverzeichnis enthalten ist, in dem neben jedem Stationsnamen das entsprechende Zeichen des Richtbezirkes aufscheint. Ohne in die Einzelheiten dieser Vorschriften einzugehen, sollen hier nur folgende allgemeine Grundsätze für die Anwendung der Richtbezirkszettel angeführt werden:

1. Das Richtbezirkszeichen ist an einer bestimmten Stelle der Frachtkarten deutlich ersichtlich zu machen, welcher Vermerk dann bezüglich Anbringung der Richtbezirkszettel an den beladenen Wagen für den damit betrauten Bediensteten bestimmend ist.

2. Mit Richtbezirkszetteln müssen alle leeren und beladenen Wagen einschließlich der Stückgüterwagen versehen werden.

3. Die von fremden Bahnen eintretenden Wagen werden in den Einbruchstationen mit Richtbezirkszetteln versehen.

4. Bei beladenen Wagen, die Güter für mehrere Stationen enthalten, ist die erste Ausladestation für die Anbringung des Richtbezirkszettels bestimmend.

5. Wagen, die für Stationen außerhalb des eigenen Netzes bestimmt sind, werden mit dem Richtbezirkszettel der Übergangsstation bezettelt.

6. Wenn die Beförderung eines Wagens streckenweise über fremde Linien erfolgt, so ist nach den unter 2. und 3. angeführten Grundsätzen vorzugehen.

Diese Einrichtung trägt wesentlich zur Vereinfachung des Verschubdienstes bei, da durch die Anbringung der Richtbezirkszeichen jedes weitere Anschreiben der Wagen in den großen Verschubstationen entbehrlich und jede Fehlreihung sofort durch die Unterbrechung der zusammengehörigen Richtbezirkszeichen ersichtlich wird. Bei der Durchführung ergab sich denn auch, daß das Verschubpersonal in der kürzesten Zeit mit den Richtbezirkszeichen vollständig vertraut war. Es empfiehlt sich deshalb auch, die Richtbezirkszeichen in möglichst einfacher Form festzusetzen, um dadurch den Bediensteten die gedächtnismäßige Vertrautheit mit denselben möglichst zu erleichtern. Die Richtbezirkszeichen werden selbstverständlich auch in den Zugbildungsplänen angewendet. Über die Form der letzteren gibt das unterstehende Beispiel Aufschluß.

In fahrplantechnischer Beziehung ist nur zu bemerken, daß die Fernzüge bezw. die einen Fernzuglauf bildenden Zugläufe ohne Rücksicht auf die in Betracht kommenden Direktionsgebiete durchgehende Zugsnummern erhielten. Der Wechsel der Fahrtrichtung wurde dadurch zum Ausdrucke gebracht, daß entweder die nächstniedrige ungerade oder nächsthöhere gerade Nummer bei gleichbleibender Reihenbezeichnung angewendet wurde. (Vergl. Beispiel des Zugbildungsplanes mit Zug Nr. 8370 oder Zug Nr. 8563/8564 usw.) Bei mehrfachem Richtungswechsel wiederholen sich die Nummern, zum Beispiel Zug Nr. 8294/8293/8294/8293 usw.

Die Vorteile der Durchnumerierung bedürfen keiner besonderen Erläuterung und nehmen im direkten Verhältnis zur Anzahl der zu durchfahrenden Verwaltungsgebiete zu. Es erübrigt nunmehr noch, die mit der Sammlung der Frachten verbundenen Umstände zu erörtern. Man hat sich dabei vor allem vor Augen zu halten, daß das System der Ferngüterzüge im wesentlichen darauf beruht, daß die Wagen, entsprechend ihren Empfangsgebieten, nur bestimmten, die notwendigen Anschlußverbindungen aufweisenden Zügen bei-

Zug Nr.	Strecke von	Strecke bis	Führt Frachten für die Richtbezirke in folgender Reihung	Belastung in Tonnen	Reisegeschwindigkeit pro Stunde	Anmerkung
8370 8369	Itzkany Wien-Nordbahnhof	Wien-Nordbahnhof Buchs	**Ab Itzkany, Czernowitz und Stanislau:** Dienstwagen I. Gruppe: Frachten für alle Richtbezirke mit den Nummern 2, 3, 4, 8 und 17 II. Gruppe: Nur bevorzugte Frachten für alle Richtbezirke mit den Nummern 1, 5, 6, 7, 9, 14, 15 und 16 **Ab Lemberg und Krakau:** Dienstwagen I. Gruppe: Stückgutwagen für 7/d II. Gruppe: Frachten für alle Richtbezirke mit den Nummern 2 und 3 sowie die von den Direktionsbezirken XII und XIII für die Richtbezirke mit den Nummern 4, 8 und 17 eingelangten Frachten III. Gruppe: Ergänzungsfracht für 7/s, t, w **Ab Straßhof:** Dienstwagen I. Gruppe: Ergänzungsfracht für 1/a, b, o II. Gruppe: 3/a III: Gruppe: 3/b, c, d, f IV: Gruppe: 3/g	normal 1050	16⅔/10 Kilometer	**Verkehrt täglich.** **Anschlüsse:** In Stanislau an Zug Nr. 480 von Czernowitz und Kolomea, an Zug Nr. 1380 von Czortków und an die Züge Nr. 3162/3186 von Köresmező und Delatyn. In Lemberg an die Züge Nr. 562 und 588 von Podwołoczyska und Brody, an Zug Nr. 1788 m von Stryj, an Zug Nr. 2172 von Sambor, an Zug Nr. 5476 von Podhajce, an Zug Nr. 5574 von Stojanów und an Zug Nr. 3252 von Jaworów. In Przemyśl an Zug Nr. 2071 von Posada Chyrowska. In Jaroslau an Zug Nr. 996 von Sokal. In Bludenz an Zug Nr. 87, nach Bregenz. In Bregenz an Zug Nr. 582 nach St. Margarethen und an Zug Nr. 371 nach Lindau. Von Lemberg ist die Gruppe II mit Zug Nr. 8166 weiterzusenden. Die Stationen der Strecke Lemberg—Rzeszów haben die Frachten für die Richtbezirke mit den Nummern 4, 8 und 17 nach Rzeszów-Staroniwa für Zug Nr. 8780 vorzuschieben. In Krakau ist die Ergänzungsfracht gegen Frachten für Mähr.-Ostrau-Oderfurt auszutauschen. Von Straßhof sind die Frachten für die Richtbezirke 2/a, b mit Zug Nr. 8264, für 2/c, d mit Zug Nr. 8282 und für 8/a, b, c, d, f, g, h, j, k mit Zug Nr. 8864 abzusenden. Von Salzburg sind die Südbahnfrachten (3/d) mit Zug Nr. 8367 abzusenden.

Digitized by Google

gegeben werden dürfen (wie beim Personenverkehr, vergl. Anmerkung eingangs des Abschnittes II). Die Anzahl der betreffenden Züge hängt von den Frachtenmengen ab, so daß häufig nur je ein Zug innerhalb 24 Stunden in Betracht kommen kann. Die Sammlung der Frachten ist demnach in den Zugbildungsstationen unvermeidlich. Als damit verbundene Übelstände können Platzmangel und Zeitverluste geltend gemacht werden. Bezüglich des ersteren ist jedoch nicht außer acht zu lassen, daß die geregelte Einbringung der Frachten an sich schon eine weitgehende Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse ermöglicht und demnach — was übrigens die Erfahrung bestätigt hat — eher Verbesserungen als Erschwernisse zu gewärtigen sind*). Da es sich im übrigen bei einer derartigen Verkehrsregelung doch nicht um neu geschaffene vermehrte Frachtmengen, sondern einfach darum handelt, die bereits derzeit vorhandenen Mengen nach bestimmten Regeln innerhalb derselben Zeit, das ist innerhalb 24 Stunden, abzubefördern, so können hieraus kaum besondere Erschwernisse besorgt werden, und die tatsächliche Durchführung hat hiefür die Bestätigung geliefert. Was nun die Zeitverluste durch das Sammeln anbelangt, so werden dieselben im allgemeinen um so leichter ausgeglichen werden können, je größer der Unterschied zwischen der vormaligen und der neuen Beförderungszeit innerhalb derselben Beförderungsstrecke ist. Die Höhe dieses Unterschiedes wird zugleich die noch ausgleichbare Höchstgrenze des Stillagers darstellen. Nur wenn das letztere sich größer als dieser Unterschied ergeben sollte, könnte von einem Zeitverluste die Rede sein**).

Der Ferngüterzugverkehr kann auch für die Zwecke des Stückgutverkehres in der Weise dienstbar gemacht werden, daß die abgerichteten Stückgutwagen von den Umladestationen mit den ihren Empfangsgebieten entsprechenden Ferngüterzügen befördert werden. Diese Möglichkeit wurde bei den Staatsbahnen sehr bald erkannt und mit bestem Erfolge ausgenutzt. Von welcher Bedeutung dies war, kann am besten daraus erkannt werden, daß die unterste Grenze der Beförderungsgeschwindigkeit in vereinzelten Läufen auf 2 km/h gesunken war und nur in den seltensten Fällen 10 km/h erreicht wurden. Der Gesamtdurchschnitt ergab sich hienach mit 7 bis 8 km/h. Die natürliche Folge dieser Verhältnisse war das fortgesetzte starke Ansteigen der Lieferfristenentschädigungen, und es kann behauptet werden, daß die Stückgüter auf diese Weise in vielen Fällen nicht nur umsonst befördert wurden, sondern daß vielfach die Verfrächter darüber hinaus sogar noch eine Entschädigung erhielten.

Die Verbindung des Ferngüterzug- mit dem Stückgutverkehr erfordert die Anpassung der Richtarbeiten an die Abgangszeiten der in Betracht kommenden Ferngüterzüge und dementsprechend geregelte Verschubbedienung der Umladebühnen und Güterschuppen. Die Aufstellung derartiger Arbeitspläne führt zu der in allen Großbetrieben im wirtschaftlichen Interesse anzustrebenden möglichsten selbsttätigen Wirskamkeit des Betriebes, setzt jedoch das engste Einvernehmen der im Beförderungs- und Verkehrsdienste tätigen Bediensteten voraus. Diese gemeinsame, eng verbundene und verständnisvolle Arbeit wird allerdings durch die bei den Staatsbahnen bestehende Trennung des Beförderungs- vom Verkehrsdienste nicht gerade gefördert. Gleichwohl gelang es, durch die in der Einleitung beschriebene Einrichtung des Ferngüterzugverkehres diesen Übelstand zu überwinden und eine solche Gemeinsamkeit der Arbeit herzustellen, die von vornherein den vollen Erfolg gewährleistete.

*) Tatsächlich haben sich bei der Durchführung mehrfach in wichtigen Verschubstationen derartige Erleichterungen ergeben, daß von der Ausführung bereits geplant gewesener Erweiterungsbauten abgesehen werden konnte.

**) Bezeichnet man das noch einbringliche Stillager mit x, die frühere Gesamtbeförderungszeit mit G, die neue mit g, so ergibt sich $x = G - g$. Man wird also bei der Verkehrsanordnung stets zu trachten haben, daß das tatsächliche Stillager sich kleiner als das rechnungsmäßige ergibt.

III. Sonstiges.

Die Arbeiten des Ferngüterzugverkehres und im Zusammenhange damit die Neuordnung des Stückgutdienstes wurden leider durch den Kriegszustand unterbrochen und zu einem — wie der Verfasser glaubt — vorläufigen Abschluß gebracht. Zur Kennzeichnung der erzielten Erfolge soll hier nur erwähnt werden, daß die Wagenmieteentschädigungen im Jahre 1913 bereits um mehr als 3 Mill. Mark zurückgegangen waren und daß auch die Lieferfristentschädigungen einen fortgesetzten erheblichen Rückgang aufwiesen. Gegenüber diesen Ausgabenverminderungen kamen die in den engsten Grenzen sich bewegenden Mehrkosten, die im wesentlichen nur auf geringfügige Personalvermehrungen und Neuauflage von Drucksorten zurückzuführen waren, nicht in Betracht. Bemerkenswert war auch eine Verminderung der Wagenbeschädigungen, die darauf zurückzuführen war, daß die auf die Fernzüge gebrachten Wagen während ihres Laufes nur mehr in vermindertem Maße Verschubbewegungen unterzogen werden mußten. Im Mai 1914 wurde — in Österreich zum erstenmale — unter dem Titel „Übersicht der Ferngüterzüge" ein vollständiges, auch den Interessentenkreisen zugängliches „Kurbuch" aufgelegt. Für das ganze österreichische Staatsbahnnetz waren durchlaufende Güterzugverbindungen hergestellt und der Lauf der Frachten zwangmäßig dementsprechend sichergestellt worden. Die berufsmäßigen Verfrächter (Spediteure) begriffen sofort die Bedeutung des Reformwerkes, was sehr bald in zweckmäßiger Anlieferung der Güter zu den Fernzügen zum Ausdrucke kam. In mehreren Fällen konnten Frachten vermöge der günstigeren Beförderungszeiten von deutschen Linien abgelenkt werden. (Zum Beispiel bayrisches Bier für Breslau wurde von einem Berliner Spediteur anstatt über deutsche Verkehrswege über Eger—Oderberg auf den österreichischen Staatsbahnen unter Ausnutzung der bestehenden Ferngüterzugverbindungen geleitet usw.)

Bei den im Jahre 1914 in der „Übersicht" aufscheinenden 185 Fernzugverbindungen war das Verhältnis der Beförderungsgeschwindigkeit folgendes:

12 bis 15 km/h	46%	der Gesamtzahl der Verbindungen.
15 „ 20 „	48%	
über 20 „	6%	

Gegenüber der vormaligen Beförderungsgeschwindigkeit von 10 km/h wurde also eine 50 bis mehr als 100% betragende Verbesserung erreicht und dadurch mit der gleichen Wagenanzahl eine im selben Verhältnis vermehrte Bedarfsdeckung erreicht.

Die geleistete Arbeit erwies sich selbst während des Krieges insofern noch wirksam, als nicht nur die Militärtransporte vorzugsweise auf die vorhandenen Ferngüterzugläufe instradiert, sondern dieselben auch für die Versorgung der Armeen, der Rüstungsindustriewerke und des Hinterlandes ausgenutzt und vielfach auch neue solche Verbindungen eingerichtet wurden. Es mag immerhin bemerkenswert sein, daß die Einrichtung direkter Züge für militärische und sonstige Versorgungszwecke nicht nur auf die österreichischen Staatsbahnen beschränkt sondern auch auf das Gebiet der ungarischen Staatsbahnen ausgedehnt worden ist.

Digitized by Google

IV. Schluß.

Die vorliegende Arbeit stellt einen Rückblick auf ein nach Ansicht des Verfassers wichtiges und volkswirtschaftlich bedeutungsvolles Reformwerk dar.

Die Absicht, dem Leser einen möglichst vollständigen Einblick und ausreichende Beurteilungsgrundlagen zu vermitteln, mag vielleicht geeignet sein, den Umfang der vorliegenden Abhandlung einigermaßen zu rechtfertigen. Der vorgeführte Rückblick sollte billigerweise durch einen Ausblick ergänzt werden, um so mehr als damit vor allem Anhaltspunkte über die weitere Ausgestaltungsmöglichkeit gewonnen werden könnten. Die mittlerweile eingetretenen Verhältnisse lassen allerdings den dermaligen Zeitpunkt für einen solchen Versuch wenig geeignet erscheinen. Das zusammenhängende einheitlich verwaltete Staatsbahnnetz ist zertrümmert und das auf Deutschösterreich entfallende Eisenbahnnetz zeigt traurige Verstümmelungen. Allein immer noch bleiben die deutschösterreichischen Linien als wichtige Durchzuglinien aufrecht, und, was nicht minder wichtig, der Zusammenhang mit den deutschen Eisenbahnen ist in den wichtigsten Belangen erhalten geblieben. Es wird zu den wichtigsten Aufgaben der Zukunft gehören, diesen Zusammenhang durch entsprechende Vereinbarungen auszugestalten, und hiefür würde die gegenseitige Übernahme der Bildung direkter Ferngüterzüge als erste Maßnahme ins Auge gefaßt werden können. Die gegenseitige Übernahme von Reihungsverpflichtungen wäre geeignet, die betriebs- und volkswirtschaftlichen Verhältnisse günstig zu beeinflussen. Das gleiche Bedürfnis wird sich schließlich auch bei den neuen Nationalstaaten geltend machen und früher oder später doch notgedrungen zur Anbahnung einer Interessengemeinschaft führen.

Wenn diese Auffassung zutreffen sollte, so würde nur erübrigen, dort wieder anzuknüpfen, wo man mit dem Ferngüterzugverkehr bei Beginn des Krieges stehen geblieben ist. Es würde sich dann nur mehr darum handeln, die früher aus den Staatsbahndirektionen gebildete Einrichtung entsprechend den geänderten Verhältnissen in eine internationale umzuwandeln. Die Erkenntnis betriebstechnischer und wirtschaftlicher Interessengemeinschaft hat sofort nach der stattgefundenen Trennung zur Schaffung des „Gemeinsamen Verkehrskomitees“ genötigt, und auf ganz ähnlichen Grundlagen könnte die Einrichtung eines gemeinsamen Ausschusses für die Einrichtung des Ferngüterzugverkehres erfolgen. Die betriebstechnischen und volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten dürften sich im Laufe nicht allzu ferner Zeit als stärker wie alle Hindernisse politischer und nationaler Art erweisen. Dazu kommt noch, daß die in den wichtigsten Belangen (betriebstechnische Einrichtungen, Betriebsformen, Vorschriften usw.) bestehende Einheitlichkeit sich nicht nur derzeit sondern noch auf lange hinaus in allen Nationalstaaten als selbsttätig wirksam erweisen und sich demnach auch in dieser Beziehung das Bedürfnis nach einem Einvernehmen ergeben wird. Es ist jedenfalls bemerkenswert, daß der Verband deutscher Eisenbahnverwaltungen und das Wagenübereinkommen sich bis zur Stunde erhalten haben, was einerseits einen Beleg für die vorher ausgesprochene Ansicht bildet, andererseits aber allerdings auch nicht ausschließt, daß Veränderungen auf diesen Gebieten möglich, vielleicht sogar wahrscheinlich sind. Allein auch in letzterem Falle werden die Entscheidungen einem starken Einfluß der volks- und betriebswirtschaftlichen Erwägungen unterliegen. Diese Ansicht dürfte ebenso Zweifel als Widerspruch begegnen. Immerhin kann ihr vielleicht dahin eine gewisse Bedeutung zuerkannt werden, daß damit eine — wenn auch augenblicklich entfernte Möglichkeit in den Kreis der zu ziehenden Erwägungen gerückt wurde. Im übrigen ist auch der Irrtum nur ein Umweg auf dem weiten Wege zur Wahrheit.

Die Notwendigkeit, den Betriebsapparat auf die größten wirtschaftlichen Nutzwirkungen einzustellen, ist angesichts der fortgesetzt steigenden Betriebskosten unvermeidlich. Mit der vorliegenden Arbeit wurde nicht zuletzt angestrebt, einen hiefür geeigneten Weg zu weisen.

Die Schneebergbahn bei Wien.

Von Dr. Emil **Weinberg**, Wien.

Der Schneeberg liegt etwa 60 km in der Luftlinie und 95 Bahnkilometer von Wien entfernt. Dennoch ist die Bezeichnung der Schneebergbahn „bei Wien“ nicht ungerechtfertigt. Denn die Bahn verdankt in letzter Linie ihre Entstehung und die Wahl ihres Endpunktes der Liebe der deutschen Bewohner des ehemaligen Österreich und besonders der Wiener zu den heimgtlichen Bergen. Zu diesen gehört auch der Schneeberg, der bekanntlich von den nächsten zu Wien gehörenden Erhebungen, wie vom Kahlenberg, gesehen wird und aus dessen Niederschlagsgebiet die Bewohner Wiens seit 1873 durch die Hochquellenwasserleitung mit dem vorzüglichsten Trinkwasser versorgt werden.

Entstehungsgeschichte.

Schon zu Beginn des 18. Jahrhunderts haben einzelne Männer, Naturforscher und Gelehrte, den über 2000 m hohen Schneeberg bestiegen und über das Ergebnis dieses damals nicht ungefährlichen Unternehmens in ihren Werken berichtet. Seit dem Baue des ersten gemauerten Hauses auf den Schneeberg im Jahre 1852 durch den Holzmeister Baumgartner — in der Nähe der heutigen gleichnamigen Personenhaltestelle der Zahnradbahn — wuchs der Besuch des Schneeberges von Jahr zu Jahr. Im Jahre 1871 kaufte der österreichische Touristenklub das dem Verfalle nahe Baumgartnerhaus, erneuerte und vergrößerte es und erbaute sodann eine Anzahl anderer Schutzhäuser und Unterkunftshütten auf dem großen Gebirgsstocke des Schneeberges. Infolgedessen nahmen die Besteigungen des Schneeberges derart zu, daß um 1895 die jährliche Zahl der Schneebergbesucher auf mehr als 6000 gestiegen war. Es tauchte nunmehr der Gedanke auf, den Besuch dieses Berges auch weniger rüstigen Wanderern durch den Bau einer Bergbahn zu ermöglichen.

Der niederösterreichische Landesausschuß ließ, um das am Fuße des Schneeberges liegende Puchbergtal zugänglich zu machen, den Bahnbauplan Wiener-Neustadt—Puchberg mit der Abzweigung Fischau—Wöllersdorf ausarbeiten und bewilligte im Vereine mit den künftigen Nutznießern dieser Bahnlinien eine Unterstützung, so daß bald an die Durchführung des Planes geschritten werden konnte, der durch Hinzufügung der Zahnradstrecke Puchberg—Hochschneeberg weiter ausgestaltet wurde.

Mit der Konzessionsurkunde vom 25. September 1895 wurde Dr. Karl Haberl, Bürgermeister von Wiener-Neustadt, und dem Dipl.-Ing. Josef Tauber die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer regelspurigen Lokalbahn von Wiener-Neustadt nach Puchberg am Schneeberg und einer schmalspurigen Zahnradbahn von Puchberg auf den Schneeberg sowie für eine auf diesem Berge zu errichtende Gasthofanlage erteilt.

Im Frühjahre 1896 wurde der Bahnbau von der Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Arnoldi begonnen, am 15. April 1897 die Reibungsstrecke von Wiener-Neustadt nach Puchberg und Ende September desselben Jahres die Zahnradstrecke von Puchberg bis Hochschneeberg dem Ver-

Digitized by Google

kehre übergeben. Nach dem Tode Arnoldis übernahm mit 1. Jänner 1899 die Eisenbahngesellschaft Wien-Aspang, deren Linie gleichfalls Wiener-Neustadt berührt, den Betrieb der Linien der Schneebergbahn gegen Vergütung der Eigenkosten. Sie führt ihn auch derzeit und wird ihn auf Grund der letzten Vereinbarungen vom Jahre 1917 vorläufig bis 31. Dezember 1924 weiterführen.

Finanzielle Grundlagen.

Die Schneebergbahn ist eine Aktiengesellschaft. Ihr Aktienkapital beträgt laut des Geschäftsberichtes für das Jahr 1918 K 3,200.000, teils in Prioritätsaktien, teils in Stammaktien. Die Prioritätsaktien haben ein Vorrecht auf 4 v. H. Dividende und Tilgung vor den Stammaktien. Die Aktien haben mit Ausnahme eines Jahres bisher keinen Gewinn (Dividende) getragen.

Das Prioritätskapital beträgt K 4,800.000, wovon bis Ende 1918 allerdings bloß K 2,800.000 begeben waren. Die Besitzer der Aspangbahnwerte hatten von der früheren Berliner Vereinigung den Hauptbestandteil der Prioritätsaktien und der Prioritäten der Schneebergbahn übernommen. Für den Dienst der Prioritäten übernahm nun die Aspangbahn bei der Betriebsübernahme bis 1917 und sodann bis 1924 die Bürgschaft. Infolgedessen hat die Aspangbahn von 1899 bis 1914 alljährlich bedeutende Beträge (zwischen K 26.000 und 140.000 in einem Jahre) für den Prioritätendienst der Schneebergbahn gezahlt. Diese Bürgschaft erlischt, sobald in drei aufeinander folgenden Jahren unter gewöhnlichen Verhältnissen K 100.000 Reingewinn über den Prioritätendienst hinaus erzielt werden. Das Pfandrecht der Prioritäre ist auf sämtlichen Linien und dem Gasthofe in erster Rangordnung vorgemerkt. Bis zum Ende des Jahres 1918 betrugen die Anlagekosten der Eisenbahn einschließlich des Gasthofes auf dem Hochschneeberg rund K 8,277.000.

Linien.

	Betriebslänge
1. Reibungsstrecken (regelspurig):	
Wiener-Neustadt—Fischau—Puchberg a. Sch. . .	28 km
Fischau—Feuerwerksanstalt—Wöllersdorf	4·7 „
Verbindungskurve bei Fischau	0·2 „
Sollenau—Feuerwerksanstalt	8·6 „
2. Zahnradstrecke (schmalspurig):	
Puchberg a. Sch.—Hochschneeberg	9·7 „
	51·2 km
3. Schleppgeleise:	
7 Stück mit einer Gesamtgeleiselänge von . . .	2·8 „
darunter 2 zu Kohlenwerken führende.	

Die Linie Sollenau—Feuerwerksanstalt wurde erst nachträglich, im Jahre 1899, gleichzeitig mit der Betriebsübernahme der Schneebergbahn durch die Aspangbahn gebaut, um eine unmittelbare Schienenverbindung beider genannten Bahnen zu schaffen, da diese in Wiener-Neustadt nicht vorhanden war und erst hiedurch Züge von Wien-Aspangbahnhof bis Puchberg geführt werden können.

Fahrzeit und Fahrpreis.

Gegenwärtig wird die Strecke Wien-Aspangbahnhof bis Puchberg a. Sch. in ungefähr 3½ Stunden, die Zahnradstrecke Puchberg a. Sch.—Hochschneeberg in 1¼ Stunden zurückgelegt. Es werden somit für die Fahrt Wien—Hochschneeberg derzeit ungefähr 5 Stunden benötigt, während vor dem Kriege die Fahrzeit mit beschleunigten Zügen nur 3½ Stunden betrug. Es kann somit von Wien aus mühelos im Laufe eines Tages ein Ausflug ins Hochgebirge gemacht werden. Allerdings verkehrten im Sommer 1919 mit Rücksicht auf die Kohlennot Züge auf der Zahnradstrecke in der Regel nur an Sonn- und Feiertagen und deren Vortagen einmal in jeder Richtung. Der Fahrpreis III. Klasse für eine Fahrt von Wien-Aspangbahnhof bis Puchberg beträgt K 9·45, der für die Zahnradstrecke Puchberg—Hochschneeberg K 8·60, somit für die Fahrt von Wien auf den Hochschneeberg rund K 18·—.

Bautechnischer Teil.

Von der Strecke Sollenau—Puchberg a. Sch. ist mehr als die Hälfte, Winzendorf—Puchberg a. Sch. (24 km), Gebirgsstrecke. Die dort vorkommenden ziemlich langen Steigungen von 25 und 40 pro mille erschweren nicht unwesentlich den Betrieb, insbesondere im Winter, und nötigen zu Einrichtungen, die von solchen gewöhnlicher Lokalbahnen wesentlich abweichen. Der Verkehr muß daselbst mit schweren, vierachsigen Tenderlokomotiven besorgt werden bei Zügen, die auf anderen Lokalbahnen mit viel leichteren Lokomotiven fahren. Für den Oberbau sind durchgehends Stahlschienen in Verwendung, der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 150 m.

Die eigentliche Bergbahn, die Zahnradstrecke von Puchberg a. Sch. (576 m über dem Meere) bis zum Bahnhofe Hochschneeberg (1795 m über dem Meere), überwindet 1219 m Höhe auf einer Länge von 9·7 km mit einer Geschwindigkeit von 10 km in der Stunde.

Die Zahnradstrecke, Bauart A b t, mit aufrecht stehender Zahnstange in Stufenform als Mittelschiene und einer Spurweite von 1 m hat Steigungen bis zu 200 pro mille, Stahlschienen auf eisernen Querschwellen und doppelte Zahnschienen in allen Steigungen über 80 per mille. Die doppelten Zahnschienen sind derart verlegt, daß die Zähne der beiden Schienen um den Abstand je eines Zahnes versetzt sind. Zur Herstellung der vollsten Betriebssicherheit sind an gewissen Stellen, die dem Anpralle starker Windstöße ausgesetzt sind, Windschutzvorrichtungen angebracht, und zwar an zwei zu überquerenden Sattelstrecken, dem „Kaltwassersattel" und der „Hohen Mauer". Sie bestehen im wesentlichen darin, daß die Wagen mit senkbaren Gestängen in seitlich an den Querschwellen befestigte U-Eisen eingehängt werden können, wovon jedoch nur bei größerer Windstärke Gebrauch gemacht wird. Ein nennenswerter Unfall hat sich bisher auf der Zahnradstrecke nicht ereignet.

Die Zahnradstrecke besitzt vier Personenhaltestellen: Schneebergdörfl, Hauslitzsattel, Baumgartner, Hochschneeberg sowie drei Wasserstationen in einfachster Form (Wasserfässer). In der letzten Strecke: Baumgartner—Hochschneeberg befinden sich in der Steigung von 200 pro mille zwei Tunnels, von denen der untere 152 m und der obere 120 m lang ist. Diese Tunnels müssen im Herbste vor Eintritt der großen Schneefälle durch Holzwände sorgfältig abgeschlossen werden und nötigen daher zu einem etwas frühzeitigeren Schluß des Betriebes als es die Witterungsverhältnisse allein bedingen würden. Die Freilegung der Eingänge in die Tunnels vor Beginn des Betriebes erfordert größere Schneeräumungsarbeiten, da sich daselbst beträchtliche Schneemassen bis zum Anfange des Sommers erhalten. Die Zahnradstrecke wird an Tagen, an denen Betrieb stattfindet, mindestens einmal begangen, bei regerem Verkehr bis viermal täglich, wobei die Tunnels selbstverständlich stets Gegenstand besonderer Aufmerksamkeit sind

Fahrbetriebsmittel und Betriebsweise der Zahnradbahn.

Die Lokomotiven, Bauart A b t, mit einem Dienstgewichte von 18 t und 14 Atm. Dampfspannung haben zwei Kuppelachsen und eine radial einstellbare Laufachse sowie eine doppelte Rillenband- und eine Luftbremse. Die Dampfzylinder dienen auf der Talfahrt, während welcher gewöhnlich nur mit dem Gewichte des Zuges gefahren wird, als Luftkompressionsbremsen. Die Lokomotiven wurden im Sommer

Digitized by Google

1919 mit westfälischer und Ostrauer Kohle geheizt. Früher wurde mit Blauöl und Koks gefeuert. Die Lokomotiven fassen 1·2 m³ Speisewasser, 600 l Blauöl, 400 kg Koks und 0·3 m³ Kühlwasser.

Ein Zug darf höchstens aus zwei Wagen bestehen. Ein Wagen hat 50 Sitzplätze. Der unmittelbar an der Lokomotive befindliche Personenwagen trägt am Untergestell einen Wasserkasten von 1·7 m³ Inhalt, aus dem das Speisewasser bei der Bergfahrt an die Lokomotive abgegeben wird. Bei der Fahrt auf den Berg werden die beiden Wagen von der Lokomotive geschoben. An der Spitze des ersten Wagens befindet sich eine Plattform mit einer Bremse, auf der der Zugführer zur Beobachtung der Strecke seinen Posten hat. Die Zahnradbahn steht überhaupt nur so lange in regelmäßigem Betrieb, als es die Witterungsverhältnisse des Hochgebirges gestatten, das ist in der Regel vom Ende Juni bis Ende September.

Stand der Fahrbetriebsmittel.

Ende 1918 waren vorhanden:

	Lokomotiven	Personenwagen	Gepäck- u. Lastwagen
Auf der Reibungsstrecke. .	9	30	110
„ „ Zahnradstrecke . .	5	10	2
	14	40	112

Bedeutung der Bahn in kommerzieller Richtung.

Die Linien der Schneebergbahn ausschließlich der Zahnradstrecke vermitteln in gleichem Maße den Personenverkehr wie den Güterverkehr, die Zahnradstrecke hingegen fast ausschließlich den Personenverkehr. Letzterer zeigte auf der Reibungsstrecke eine stetige Zunahme. Es wurden befördert in den Jahren 1900 169.000, 1905 285.000, 1910 411.000, 1915 706.000, 1916 1,952.000 Personen. Die Zahnradstrecke hatte in den Jahren vor dem Weltkriege eine ungefähr gleichbleibende Anzahl von Fahrgästen, die im zweiten Kriegsjahre dauernd beiläufig auf die Hälfte herabsank. Es wurden nämlich befördert in den Jahren 1900 21.000, 1905 20.000, 1910 17.000, 1915 9000 Personen.

Der letzte Geschäftsbericht für das Jahr 1918 weist auf der Reibungsstrecke einen Personenverkehr von 4 Mill. Reisenden mit einer Reineinnahme von 1·3 Mill. Kronen, für die Zahnradstrecke einen Personenverkehr von 8350 Reisenden mit einer Reineinnahme von K 33.500 aus. Die Einnahmen aus dem Güterverkehre auf allen Linien der Schneebergbahn ausschließlich der Zahnradbahn ergaben im selben Jahre eine Reineinnahme von K 1,345.000, auf der Zahnradstrecke bloß K 50. Der Güterverkehr auf der Schneebergbahn betraf hauptsächlich Eisen, Holz, Steinkohle, Gips, Steine (Schotter, Kalksteine und andere Baustoffe) sowie während des Krieges Militärgüter.

Finanzielle Ergebnisse.

Die Betriebsrechnung für das Jahr 1918 schloß mit einem Gewinne von K 162.000. (Auch das Geschäftsjahr 1917 hatte schon einen Gewinn, und zwar von K 217.000 gebracht.) Mit Rücksicht auf die Verlustvorträge in den vorausgegangenen Jahren im Betrage von nicht weniger als K 1,159.000 schloß, jedoch auch das Geschäftsjahr 1919 mit einem schließlichen Verlustvortrage von K 917.000 oder 31·15 v. H. des Aktienkapitals.

Aus dem Dargelegten geht hervor, daß die Schneebergbahn trotz ihres 21jährigen Bestandes bisher ein ertragloses Unternehmen geblieben ist. Dies ist darauf zurückzuführen, daß ihre regelspurigen Linien bei schwierigen Betriebsverhältnissen bloß kleine Orte mit geringerer großgewerblicher Tätigkeit verbinden und die Zahnradstrecke mit großen, ziffernmäßig unbekannten Anlagekosten nur drei Monate im Jahre betrieben wird. Überhaupt ist das Erträgnis der Zahnradstrecke, soviel des Fesselnden ihr Betrieb auch bietet, für das Gesamterträgnis belanglos. Darin könnte vielleicht erst eine Änderung eintreten, wenn auf der ganzen Schneebergbahn elektrischer Betrieb eingeführt würde — woran derzeit noch nicht gedacht wird — und Schnellzüge ohne Aufenthalt Wien mit dem Hochschneeberg aufs engste verbinden würden.

Wie die bisherigen Ergebnisse ersehen lassen, hat die Schneebergbahn jedoch bereits die schwierigsten Zeiten, die jedes neue Unternehmen überwinden muß, zurückgelegt. Im Kriege ist der Wendepunkt dadurch eingetreten, daß die Schneebergbahn ausschließlich der Zahnradstrecke durch die in ihrer Nähe gelegenen militärischen Erzeugungsstätten Munitions- und Personenbeförderungen, hauptsächlich von Arbeitern, in großem Maßstabe bewältigte. Mit Rücksicht auf die ungedeckten Verluste vergangener Jahre kann allerdings derzeit bloß von dem mittelbaren Nutzen der Schneebergbahn für die an ihr gelegenen Orte wie bei allen ertraglosen Bahnen gesprochen werden. Unter allen Umständen verdankt die Schneebergbahn ihren Ruhm und ihre über den örtlichen Kreis hinausgehende Bedeutung der Zahnradstrecke, der höchsten Gebirgsbahn Deutschösterreichs, die sich mit ähnlichen, weltbekannten Schöpfungen in der Schweiz vergleichen läßt*).

Neue Tarifbestimmungen über das Verladen und Ausladen.

Von Dr. Emil **Riesenfeld**, Wien.

Angesichts der ungeheuren unsere Zeit erfüllenden Geschehnisse, insbesondere angesichts der mit ihnen eng verflochtenen, unübersehbaren wirtschaftlichen Verschiebungen kann es nicht wundernehmen, wenn Änderungen der Eisenbahntarife, abgesehen von Eingriffen einschneidendster Art, außerhalb kleiner Fachkreise nur geringe Aufmerksamkeit finden. So erging es den vor kurzem wirksam gewordenen neuen Vorschriften über das Verladen und Ausladen. Und sie verdienen doch einige Beachtung.

Zunächst ist bemerkenswert, daß sie aus der Erbschaft nach dem früheren, den österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen gemeinsam gewesenen Transportkomitee stammen, indem sie auf Beschlüssen beruhen, die seinerzeit dem staatlichen Umsturz zum Opfer fielen. Man hat sie aus den Trümmern hervorgeholt und für das ganze Geltungsgebiet des noch aufrecht stehenden „Gütertarifteiles I“ angenommen, wenngleich sie innerhalb jedes Nachfolgestaates besonders verlautbart werden.

Um sie sachlich zu würdigen, muß man sie vor allem geschichtlich, nämlich als den Abschluß einer bis auf die erste Zeit unseres Eisenbahnwesens zurückreichenden Entwicklung betrachten.

---

*) Quellen:

1. Die Schneebergbahn und ihr Anschlußgebiet. Im Selbstverlage der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. 1902.

2. Schneebergbahn bei Wien. Verlag der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang als betriebführende Verwaltung der Schneebergbahn. Wien 1906.

3. Österreichische Touristenzeitung Nr. 5 vom 1. Mai 1916. Bilder vom Wiener Hochschneeberg. Erinnerungen und Rückblicke. Von Michel Humpelstetter.

4. Berichte des Verwaltungsrates der Aktiengesellschaft der Schneebergbahn an die 20. und 21. Generalversammlung für die Geschäftsjahre 1917 und 1918.

5. Finanzielles Jahrbuch „Kompass“. II. Band 1918. Artikel: Schneebergbahn.

6. Auskünfte der Direktion der Eisenbahn Wien-Aspang über einzelne Punkte.

Digitized by Google

Ursprünglich sah man — im Bereich der früheren österr.-ung. Monarchie — das Verladen und Ausladen ausschließlich als Sache der Eisenbahn an; man scheint das damals ganz selbstverständlich gefunden zu haben, wahrscheinlich, weil man bekanntermaßen das Stückgut, bei dem allerdings die Verfrächter in die Ladearbeit nicht eingreifen dürfen, noch nicht von der Wagenladung unterschied. So war im Tarif der „südöstlichen k. k. Staatseisenbahn" vom 1. März 1852*) das Verladen und Ausladen als solches gar nicht erwähnt, wohl aber die „Auf- und Abladegebühr", die zu jener Zeit**), wie nachher die „Manipulationsgebühr", in die Frachtsätze als fester (unveränderlicher) Bestandteil eingerechnet war***). Sie betrug für beide Leistungen zusammen 1 Kreuzer Konventionsmünze für den Wiener Zentner oder nach der Umrechnung in österreichische Währung (im Jahre 1858) 1·6 Neukreuzer für den Zollzentner, das ist 3·2 kr. für 100 kg oder für je eine Ladeleistung 1·6 kr. für 100 kg†). Da die Arbeitskraft billig war, ist es offensichtlich, daß die Eisenbahnen hier nicht bloß mit den Selbstkosten der Ladeleistung rechneten.

Es mußte sich aber bald zeigen, daß das Ladegeschäft in vielen Fällen zweckmäßiger, nämlich billiger, rascher oder, wenn dazu besondere Übung oder Sachkenntnis gehört, besser von den Verfrächtern selbst besorgt werden kann. Diese Erkenntnis führte in einer zweiten Entwicklungsstufe dazu, bei einzelnen Tarifermäßigungen die Auf- und Abladegebühr „aufzulassen††), unter der Bedingung, daß das „Auf- und Abladen seitens des Versenders und Empfängers binnen der ihnen von der Gesellschaft vorgeschriebenen Frist stattfindet"†††). Nicht selten übernahmen die Parteien auch, ohne daß eine Ermäßigung eingeräumt worden wäre, freiwillig das Laden, und der Tarif erklärte bereits ausdrücklich, daß daraus ein Recht auf Kürzung der Fracht nicht entstehe.

Nachdem derart die Vorstellung, daß die Parteien mit dem Laden nichts zu tun haben, durchlöchert war, mußte man bemerken, daß die Übung, in den Frachtsatz einen festen Betrag einzurechnen, richtigerweise nicht allein oder überhaupt nicht mit dem Verladen und Ausladen in Zusammenhang zu bringen sei, daß demnach die alte Bezeichnung „Auf- und Abladegebühr" für den festen Bestandteil des Frachtsatzes nicht passe, sondern eher für eine Nebengebühr, wie sie nun neben der Fracht anzurechnen war, wenn die Bahnbenützer bei einem mit der Bedingung des Selbstladens verknüpften Tarif doch wieder wünschten, die Eisenbahn möge die Leistung besorgen. So erhielt die Bezeichnung „Auf- und Abladegebühr" eine andere Bedeutung und umgekehrt der feste Bestandteil des Frachtsatzes einen anderen Namen, den einer „Manipulations-", „Expeditions-" oder „Abfertigungsgebühr", wobei schließlich auch die Einbeziehung einer ursprünglichen Nebengebühr, der sogenannten „allgemeinen Versicherungsgebühr"*), in die Fracht mitspielte**).

In der Zeit bis zur Einführung des „Reformtarifs" (im Jahre 1876) brach der Gedanke, die Ladeleistung den Verfrächtern zuzuweisen, so weit durch, daß man ihn, wenn auch nur für ein Teilgebiet, zur allgemeinen Tarifregel erheben konnte. Es wurde bestimmt, daß bei den billigeren Wagenladungsklassen, nämlich den Klassen B und C sowie dem Spezialtarif 2 das Verladen dem Absender obliege. (Der Spezialtarif 3 bestand noch nicht.) Man traute sich aber nicht, ähnliches für das Ausladen zu verfügen, offenbar, weil man befürchtete, bei einem starken Gütereinlauf den Verfrächtern nicht genug Entladegeleise freihalten zu können. Ebensowenig wollte man bei Wagenladungen der Klassen I, II und A, des Spezialtarifes 1 und der Sperrigkeitsklasse an der Ladepflicht der Eisenbahn rütteln. Sichtlich hat hier auch die Sorge vor dem Massengetreideverkehr mitgewirkt.

Diese Bedenken waren auch seither nicht zu besiegen und verhinderten die Annahme des einfachen, auf den reichsdeutschen Eisenbahnen seit langem***) geltenden und auch bei uns im Jahre 1883 von der „Eisenbahntarif-Enquete" befürworteten†) Grundsatzes, daß die Ladeleistungen bei allen Wagenladungen den Parteien zur Last fallen. Immerhin näherten wir uns in der Folge noch mehr dem deutschen Muster, da in zahlreichen Einzelfällen das Verladen wie das Ausladen auf die Bahnbenützer überwälzt wurde. Das geschah sowohl im „Tarifteil I", nämlich hinsichtlich der nach und nach in den Spezialtarif 3 eingereihten, dann der besondere Sorgfalt und dgl. erfordernden Güter, als auch in den „Tarifteilen II", nämlich in den Ausnahmetarifen und Einzelermäßigungen. Infolgedessen starrten aber förmlich die Tarife von allerlei Vorschriften über das Verladen und Ausladen, was mit der Forderung nach Gleichmäßigkeit und Einfachheit keineswegs in Einklang zu bringen war. Dieser Tarifzustand führte insbesondere auch bei der Abwicklung des Beförderungsgeschäftes zu Verstößen; hängt doch die Abfertigung verschiedentlich davon ab, ob das Laden der Eisenbahn oder der Partei zufällt††), während man von manchen Bahnbediensteten, z. B. von den mit der Annahme der Güter oder von den mit der Zuteilung der einlaufenden Wagen an die Entladestellen betrauten, nicht immer verlangen konnte, sich alle Festsetzungen des Tarifes über das Laden gegenwärtig zu halten.

---

*) Abgedruck bei Jellinek und Gonda, Entwicklung des Eisenbahn-Tarifwesens in Ungarn, Budapest 1897, Anlage, ferner in der Geschichte der Eisenbahnen der öst.-ung. Monarchie, 3. Band, Seite 214.

**) Vgl. auch Österr. Eisenbahn-Zeitung Nr. 13 aus 1914, „Aus der Tarifurzeit".

***) Die „reinen Entfernungstarife", die es damals allein gab, da die Staffeltarife erst später aufkamen, waren also, wie noch heute, auf der Formel aufgebaut: Frachtsatz = fester Bestandteil + Produkt aus Einheitsatz × Entfernung.

†) Geschichte der Eisenbahnen der ö.-u. M., a. a. O., Seite 209/210, Pollanetz und Wittek, 2. Band, Seite 32 und 109, dann „Aus der Tarifurzeit".

††) „Reglement und allgemeiner Tarif der k. k. a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn" vom Jahre 1866.

†††) Konzessionstarif der Südbahn, Pollanetz und Wittek, a. a. O., Seite 282.

*) Sie war bei jeder Sendung zu entrichten, und zwar als Entgelt für die im Tarif vorgesehene, auf einen Höchstbetrag beschränkte Entschädigung für Verlust usw.; wollte sich jemand bis zum vollen Wert des Gutes sicherstellen, so mußte er das eigens beantragen und die „besondere Versicherungsgebühr" bezahlen.

**) Vgl. Konzession der Südbahn (Änderung aus dem Jahre 1866), Pollanetz und Wittek, a. a. O.: „Die allgemeine Versicherungsgebühr im Betrage von 0·8 kr. per Zollzentner sowie die Auf- und Abladegebühr im Betrage von 1·5 kr. per Zollzentner werden unter der Bezeichnung Manipulationsgebühr vereinigt und auf den Gesamtbetrag von 2 kr. per Zollzentner festgesetzt"; Konzession der Nordwestbahn, Pollanetz und Wittek, a. a. O., Seite 681: „Als Expeditionsgebühr werden für alle Güter 2 kr. per Zollzentner eingehoben, worin die Auf- und Abladegebühr und allgemeine Assekuranzgebühr einbezogen ist".

***) Vgl. Reitzenstein, die Gütertarife der Eisenbahnen, Berlin 1874, Seite 45.

†) Zentralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt, Jahrg. 1883, Seite 820.

††) Vgl. namentlich § 63 (5) E. B R., demzufolge nur für die vom Absender zu verladenden Sendungen Wagen bereit zu stellen sind, ferner § 76 (10) E. B. R., demzufolge die von der Eisenbahn auszuladenden Sendungen auf den Guterboden, die übrigen auf den Entladeplätzen zur Verfügung zu stellen sind, endlich § 80 E. B. R., der die Abnahmefristen und das Abnahmeverfahren ordnet.

Digitized by Google

Nun endlich ist es gelungen, diesen reichgegliederten Bau von Sonderbestimmungen, das Unterscheiden von Aufgabe und Abgabe, von billigeren und teureren Tarifklassen, von ordentlichen und außerordentlichen Preisbemessungen über den Haufen zu werfen. Es fand sich ein Ausweg, der es möglich machte, die deutsche Regel in der Hauptsache anzunehmen und doch der Furcht vor der Unzulänglichkeit der Geleisanlagen Rechnung zu tragen. Man hat nämlich den Eisenbahnen das Recht zuerkannt, sich in einzelnen Bahnhöfen auch bei Wagenladungen die Ladearbeit allgemein oder nur für gewisse Güter, dauernd oder nur vorübergehend vorzubehalten und dabei die Ladegebühren einzuheben. Von diesem Recht werden die Bahnen sicherlich nur sparsam und immer seltener Gebrauch machen; sie werden vielmehr trachten, ihre Anlagen der neuen Sachlage anzupassen, zumal die Erweiterung der Freiladegeleise gewöhnlich minder schwierig und kostspielig ist als die der Gütermagazine.

Für den Tarif hat die neue Lösung der alten Frage vor allem den Vorteil einer wesentlichen Vereinfachung; insbesondere wird man jetzt von allen Leuten der Eisenbahn die Kenntnis der betreffenden Festsetzungen fordern können. Nicht weniger verbessert sich der innere Aufbau der Tarife, indem bei der Bemessung der Frachtsätze für Wagenladungen in keinem Fall mehr die Kosten der Ladeleistung mitzuveranschlagen sind.

Die Neuregelung ist ferner für die Abfertigung der auf die gedeckten Bahnhofräumlichkeiten angewiesenen Güter von Bedeutung. Da die Wagenladungen künftig grundsätzlich außerhalb der Güterschuppen zu laden sind, wird innerhalb des gedeckten Raumes Platz gewonnen.

Schließlich wird man so manche Wagenbewegung ersparen, weil die Verschiebungen entfallen, die seither nötig waren, wenn der Empfänger sich bereit zeigte, einen von der Bahn zu entladenden und deshalb zum Magazin gebrachten Wagen selbst auszuladen.

So beeinflussen die neuen Vorschriften den Tarif, den Betrieb und Verkehr, ja sogar den Bau der Eisenbahnen.

Sie hier im einzelnen zu besprechen, würde zu weit führen. Es mag nur noch erwähnt werden, daß sie auch die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Minderung oder Beschädigung*) berühren, u. zw. verringern. Darin ist aber nicht etwa ein unberechtigter Vorteil der Eisenbahn zu erblicken; schon deshalb nicht, weil andernfalls in die Verlade- und Ausladegebühr, die ja den durchschnittlichen Selbstkosten entsprechen soll, ein Entgelt für die von der Bahn zu tragende besondere Haftung einbezogen werden müßte. Bisher geschah das nicht und ist angesichts der großen Verschiedenheit der Wertbeträge, mit denen man hier rechnen müßte, nicht wohl durchzuführen. Gegen Schäden, die das Selbstladen mit sich bringen kann, werden sich die Verfrächter richtiger mittels einer Versicherung zu schützen haben.

*) § 86, Abs. 1, Ziff. 3, E. B. R. — Die Haftung für Gewicht und Stückzahl (§ 61, 4) spielt eine geringere Rolle.

Major Grünebaum †.

Wieder betrauert der Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten den Hingang eines seiner um den Klub verdientesten Ehrenmitglieder: Major Franz Grünebaum-Buschwoll ist nach kurzem Leiden verschieden.

Seinen Lebensgang haben wir in der am 1. November 1917 anläßlich des 40jährigen Bestandes unseres Klubs herausgegebenen Festnummer geschildert.

Wir vermögen an dieser Stelle nur der tiefsten Trauer des Klubs als Ganzem und aller seiner zahlreichen Freunde und Verehrer im Klub Ausdruck zu geben. Genoß doch Major Grünebaum nicht nur wegen seiner helfenden und stützenden Tätigkeit im Klub, sondern auch infolge seines vornehmen, grundgütigen Charakters und seiner bewährten Freundestreue die aufrichtige Verehrung aller, die ihn kannten.

Der Klub und seine einzelnen Mitglieder werden dem Hingegangenen allezeit dankbares und treues Gedenken bewahren.

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten, Klubmitglieder betreffend. Der Präsident der Nationalversammlung hat am 12. November l. J. dem mit dem Titel eines Regierungsrates bekleideten Staatsbahndirektor-Stellvertreter Ignaz Lindebner den Titel und Charakter eines Hofrates mit Nachsicht der Taxe verliehen.

Die Eisenbahnen der Erde im Jahre 1917. Nach Ermittlungen des „Archivs für Eisenbahnwesen“ (1916, S. 1198) hatte das Eisenbahnnetz der Erde Ende 1914 eine Länge von 1,114.129 km. Nachdem in den Jahren 1917 und 1918 nur ganz vereinzelt Zahlen über die weitere Entwicklung der Eisenbahnen zur Kenntnis gekommen sind, liegen jetzt einige brauchbare Zahlen vor, so daß nun eine neue Tabelle über den Umfang des Eisenbahnnetzes aufzustellen versucht wurde. Soweit auch jetzt noch neue Zahlen nicht vorliegen, sind die zuletzt bekannt gewordenen Zahlen in die Nachweisungen eingetragen worden. Danach waren Ende des Jahres 1917 im ganzen 1,137.369 km im Betrieb. Der Zuwachs betrug somit in den drei Jahren von 1914 bis 1917 23.240 km oder in einem Jahre durchschnittlich 7747 km. Das würde einer Steigerung von 0·7% im Jahre entsprechen, während diese in den letzten Jahren vor dem Weltkrieg 2·1 bis 2·5% betrug.

Gesamteinnahme:

		1915/16	1916/17
überhaupt	Kr.	46,112.704	57,074.118
für 1 km	„	14.478	17.908
und zwar:			
im Personenverkehr	„	5.993	7.352
„ Güterverkehr	„	8.197	10.154
Durchschnittsertrag:			
für 1 Personenkilometer	Öre	3·1	3·3
„ 1 Gütertonnenkilometer	„	5·0	5·3
Gesamtausgabe:			
überhaupt	Kr.	38,731.474	51,655.310
für 1 km	„	12.161	16.208
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	84·0	90·5
Überschuß:			
überhaupt	Kr.	7,381.230	5,418.808
für 1 km	„	2.317	1.700
in Prozenten des Anlagekapitals	%	2·10	1·54

Die Anzahl der im Dienst der norwegischen Eisenbahnen beschäftigten Beamten betrug:

	6.380	6.514
bei den Staatsbahnen	6.380	6.514
„ „ Privatbahnen	1.765	1.797
Zusammen	8.145	8.311

Auf den norwegischen Staatsbahnen und Privatbahnen sind verunglückt:

	1915/16		1916/17	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Reisende	2	6	3	—
Beamte und Arbeiter	4	52	6	31
Fremde Personen	16	14	18	4
Zusammen	22	72	27	35

Digitized by Google

Ende des Jahres 1917 waren Eisenbahnen im Betrieb:

Länder	Länge *km*
I. Europa.	
Deutschland:	
Preußen	38.883
Bayern	8.721
Sachsen	3.208
Württemberg	2.239
Baden	2.427
Elsaß-Lothringen	2.130
Übrige deutsch Staatene	7.379
zusammen Deutschland	64.987
Österreich-Ungarn einschl. Bosnien u. Herzegowina	46.195
Großbritannien	38.135
Frankreich	51.431
Rußland, europäisches, einschl. Finnland (3909 km)	62.198
Italien	18.245
Belgien	8.814
Luxemburg	525
Niederlande	3.400
Schweiz	5.299
Spanien	15.350
Portugal	2.983
Dänemark	4.252
Norwegen	3.179
Schweden	14.951
Serbien	1.572
Rumänien	3.843
Griechenland	1.628
Bulgarien	2.428
Montenegro	18
Europäische Türkei	2.303
Malta, Jersey, Man	110
Zusammen Europa	351.846
II. Amerika.	
Kanada	49.549
Vereinigte Staaten von Amerika (einschl. Alaska, 1054 *km*)	418.768
Neufundland	1.407
Mexiko	25.492
Mittelamerika (Guatemala 987 km, Honduras 241 km, Salvador 320 km, Nicaragua 322 km, Costarica 878 km, Panama 479 km)	3.227
Große Antillen (Kuba 3752 km, Dominikanische Republik 644 km, Haiti 225 km, Jamaika 316 km, Portoriko 547 km)	5.484
Kleine Antillen (Martinique 224 km, Barbados 175 km, Trinidad 174 km)	573
Vereinigte Staaten von Kolumbien	1.139
Venezuela	1.020
Britisch-Guyana	167
Niederländisch-Guyana	60
Ecuador	1.049
Peru	2.781
Bolivia	2.418
Brasilien	26.646
Paraguay	468
Uruguay	2.638
Chile	8.069
Argentinien	35.904
Zusammen Amerika	586.859
III. Asien.	
Russisches mittelasiatisches Gebiet und Sibirien	15.910
China	11.004
Japan einschl. Chosen (Korea)	14.251
Britisch-Ostindien	56.773
Ceylon	1.080
Persien	54
Kleinasien, Syrien, Arabien mit Cypern (98 km)	5.468
Portugiesisch-Indien	82
Malayische Staaten (Borneo, Celebes usw.)	1.380
Niederländisch-Indien (Java, Sumatra)	2.854
Siam	1.570
Cochinchina, Kambodscha, Annam, Tonkin (2398 km) Pondichéry (95), Malakka (92), Philippinen (1112)	3.697
Zusammen Asien	114.123
IV. Afrika.	
Ägypten (einschl. Sudan)	6.375
Algier und Tunis	6.791
Marokko	1.250
Belgische Kongokolonie	1.671
Südafrikanische Union:	
Kapkolonie	6.399
Natal	1.872
Zentral-Südafrikanische Bahnen*)	5.843
Rhodesische Bahnen	3.971
Deutschland:	
Deutsch-Ostafrika	1.435
Deutsch-Südwestafrika	2.104
Togo	327
Kamerun	310
England (Britisch-Ostafrika 1099 km, Britisch-Zentralafrika 192, Sierra Leone 418, Goldküste 302, Nigerien 1567, Mauritius 212 km)	3.790
Frankreich (Franz. Sudan 2656 km, Somaliküste (Abessinien) 762 km, Madagaskar 396 km, Réunion 127 km)*	3.941
Italien (Eritrea)	170
Portugal (Angola 1316 km, Mozambique 588 km)	1.904
Zusammen Afrika	48.153
V. Australien.	
Neuseeland	4.784
Viktoria	6.230
Neu-Süd-Wales	6.651
Süd-Australien	3.489
Queensland	7.833
Tasmanien	1.128
West-Australien	5.898
Nordterritorium	233
Hawai (40 km) mit den Inseln Maui (11) und Oahu (91)	142
Zusammen Australien	36.388
Wiederholung.	
Europa	351.846
Amerika	586.859
Asien	114.123
Afrika	48.153
Australien	36.388
Zusammen auf der Erde	1,137.369

Die sächsischen Staatseisenbahnen 1917. Dem Statistischen Berichte über den Betrieb der sächsischen Staatsbahnen für 1917 entnehmen wir folgende für die Zukunft lehrreiche

*) Enthaltend Oranje-Freistaat mit Basutoland, Transvaal mit Swaziland.

Digitized by Google

Angaben: Die Betriebslänge betrug nach Abzug der verpachteten und nach Zurechnung der gepachteten und mitbetriebenen Strecken 3390·2 km, hievon 1043·84 km (30·79%) zwei- und mehrgeleisige, 797·38 km (23·52%) eingeleisige Hauptbahnen, 1029·18 km (30·36%) vollspurige Nebenbahnen und 519·90 km (15·33%) Schmalspurbahnen). Im Eigentum der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung standen hiervon 3360·21 km. Das aufgewendete Baukapital belief sich Ende 1917 auf 1335·39 Mill. Mark (Mk. 397.414 auf 1 km). Das Anlagekapital betrug 1280·07 Mill. Mark (Mk. 397.414 auf 1 km Eigentumslänge). Das der Verzinsung des Betriebsüberschusses zugrunde gelegte mittlere Anlagekapital beträgt für 1917 Mk. 1.272,106.951. Zur Bewältigung des Verkehres waren vorhanden: 1785 Lokomotiven, 1100 Tender, 4 Triebwagen, 4875 Personenwagen und 51.750 Lastwagen. Der Verkehr stand selbstverständlich während des ganzen Jahres unter den Wirkungen des Krieges. Es wurden befördert: 152,221.082 Personen (gegen 124,218.225 im Jahre 1916. Jede bewegte Personenwagenachse war durchschnittlich mit 8·92 Personen besetzt. Die Einnahmen für den Güterverkehr beliefen sich auf 37 50 Mill. *t* (gegen 37·98 Mill. *t* im Jahre 1916) mit 2520·62 (im Vorjahre 2505·91) Mill. *tkm*. Auf 1 *km* der durchschnittlichen Betriebslänge kamen mit Einschluß der frachtfreien Sendungen 12.547 *t* und 871.660 *tkm* gegen 12.723 *t* und 866.988 *tkm* im Vorjahre. Auf einen Achskilometer der Güterwagen kamen im beladenen Zustande durchschnittlich 4·47 (im Vorjahre 4·41) *tkm*. Die Die Einnahmen betrugen

	Gesamteinnahmen Mk.	Auf einem Kilometer Betriebslänge	In Hundertteilen der Gesamteinnahme
1. Personen u. Gepäckverkehr	81,953.244·—	24.893·—	35·93
2. Güterverkehr	118,255.207·—	34.921·—	51·83
3. Übelrassung v. Bahnanlagen usw.	7,900.540·—	—	3·50
4. Überlassung v. Fahrzeugen	10.166.918·—	—	4·46
5. Erträge aus Veräußerungen	5,105.651·—	—	2·24
6. Versch. Einnahmen.	4,664.551·—	—	2·05
Zusammen	228,136.111·—	67.369·—	

Durchschnittlich entfiel auf jeden Nutzkilometer eine Einnahme von Mk. 7229·— und auf jeden Wagenachskilometer Mk. 187·—. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre sind gegen das Vorjahr um 31·25%, aus dem Güterverkehre um 3·26% und die Gesamteinnahmen um 13·70% gestiegen.

Die Ausgaben zeigen folgendes Bild:

	Ausgaben im ganzen	In Hundertteilen der Gesamtausgaben
Persönliche Ausgaben:		
1. Besoldungen usw. der Beamten	42,930.155·—	22·15
2. Bezüge der diätarisch Besoldeten, Löhne der Arbeiter	37,164.288·—	19·17
3. Taggelder, Reise- und Umzugskosten, Nebenbezüge	4,100.951·—	2·11
4. Wohlfahrtszwecke	25,095.087.—	12·95
Zusammen	109,290 481·—	56·38
Sachliche Auslagen:		
5. Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände usw.	28,587.321·—	14·75
6. Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen	18,415.131·—	9·50
7. Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen	32,480.574·—	16·75
8. Benutzung fremder Bahnanlagen usw..	2,039.343·—	1·05
9. Benutzung fremder Fahrzeuge	525.112.—	0·27
10. Verschiedene Ausgaben	2.251.984·—	1·30
Zusammen	84,569.465·—	43·62
Gesamtausgaben	193,859.946·—	100·00
Auf 1 km mittlere Betriebslänge.	57.247·46	
Auf einen Nutzkilometer	6.143·—	
Auf einen Wagenachskilometer	0.159·—	
In Hundertteilen der Gesamteinnahme	84.976·—	

Die Steigerung der Gesamtausgaben betrug 22·12%, hievon die persönlichen Ausgaben 21·59% und die sachlichen 30·05%.

Der Betriebsüberschuß belief sich auf Mk. 34,276.165 — (gegen Mk. 45,714.401·— im Vorjahre) und ergab eine Verzinsung des mittleren Anlagekapitals mit 2·69% gegen 3·64% im Jahre 1916.

Die Schweizerischen Eisenbahnen in den Jahren 1918 und 1917. Das Inspektorat für Rechnungswesen und Statistik des eidgenössischen Eisenbahndepartements veröffentlicht im „Schweizerischen Handelsamtsblatt" seinen Bericht über die Betriebsergebnisse der schweizerischen Eisenbahnen in den Jahren 1918 und 1917. Danach betrugen die Betriebseinnahmen bei den:

	1918	1917	1913
	(in 1000 Franken)		
Bundesbahnen	239.288	201.442	212.722
Normalspurbahnen (35)	24.764	20.544	18.671
Schmalspurbahnen (67)	24.295	20.089	22.170
Zahnradbahnen (15)	1.014	980	4.346
Tramways (49)	26.742	22.858	18.373
Drahtseilbahnen (34)	2.134	1.994	2.866
Alle Bahnen zusammen	318.237	267.887	279.148

Für die Betriebsausgaben ergibt sich folgendes Bild:

	1918	1917	1918
	(in 1000 Franken)		
Bundesbahnen	217.714	158.907	142.406
Normalspurbahnen (35)	21.861	16.853	13.735
Schmalspurbahnen (67)	21.373	16.409	14.215
Zahnradbahnen (15)	1.184	1.116	2.336
Tramways (34)	24.599	18.319	14.987
Drahtseilbahnen (49)	1.618	1.394	1.581
Alle Bahnen zusammen	288.349	212.998	189.260

Zum Bestande der Bahnen kam am 9. Jänner 1918 die elektrisch betriebene Linie Solothurn—Niederbipp mit 14 km Länge hinzu. Die Tößtalbahn, 40 km, und die Linie Wald—Rüti, 7 km, wurden von Anfang des Jahres 1918 an für Rechnung der Bundesbahnen betrieben.

Der Betrieb der schweizerischen Bahnen stand im Jahre 1918 unter dem verstärkten ungünstigen Einfluß des Weltkrieges. Die Verkehrshemmnisse mehrten sich noch beständig. Die Preise für den Lebensmittelunterhalt, für die Anschaffung von Verbrauchsmaterialien, insbesondere für die Kohlen, stiegen in ungeahnte Höhen. So nahmen die Betriebslasten der Bundesbahnen von 1917 auf 1918 um 58·8 Mill. Franken oder um 37·4 v. H. zu. An Teuerungszulagen wurden 47·4 Mill. ausgerichtet gegen 17·2 Mill. im Vorjahre. Die Ausgabe für

Digitized by Google

Brennmaterial stieg von 26·5 auf 51·4 Mill. Die Fahrleistungen waren dazu noch um ein Viertel niedriger als im Jahre 1917, weil die andauernde ungenügende Kohlenversorgung des Landes auf den 1. März 1918 zu einer vierten und auf den 2. Dezember zu einer fünften Einschränkung der Fahrpläne nötigte. Das erstemal wurden die Schnellzüge fast vollständig unterdrückt und nachher kam es bis zur Einstellung des Personenverkehrs an Sonn- und Feiertagen. Der Kohlenmangel wurde so sehr spürbar, daß zeitweise zur Holzfeuerung Zuflucht genommen wurde.

Die hohen Ansprüche führten bei der Mehrzahl der Bahnunternehmungen zu einer außerordentlichen Verminderung der Betriebsüberschüsse. Sie gingen bei der Gesamtheit der Bahnen um 45·6 v. H. zurück. Bei 27 oder nahezu einem Drittel der privaten Normal- und Schmalspurbahnen reichten die Einnahmen zur Deckung der Betriebskosten nicht mehr aus. Diese Verwaltungen gerieten dadurch in eine äußerst schlimme Finanzlage. Die Staatsbehörden mußten um Beistand angesprochen werden. Es entstand der Bundesbeschluß vom 18. Dezember 1918 über Hilfeleistungen an notleidende Transportunternehmungen. Bund, Kantone und Gemeinden verpflichteten sich gegenüber verschiedenen Bahngesellschaften zu Kapitalvorschüssen.

Die vielen vermehrten Anforderungen an die Bahnkassen wurden in erster Linie durch eine allgemeine Erhöhung der Transporttaxen auszugleichen gesucht. Diese waren jedoch an gewisse Schranken gebunden. So hätten z. B. die hauptsächlich auf die Touristen und die Fremden angewiesenen Bahnlinien, bei denen der Verkehr außerordentlich zurückgeblieben ist, mit höheren Taxen nichts ausrichten können. Sie mußten im Gegenteil Ermäßigungen gewähren. Der Bundesrat bewilligte auf die Monate Mai-Juni 1918 eine vierte Steigerung der Taxen. Der Zuschlag auf den Billetten einfacher Fahrt wurde auf 30 bis 40 v. H. und auf den Gütertaxen auf 63 v. H. angesetzt. Zu Jahresschluß trat eine nochmalige starke Erhöhung der Gütertarife in Kraft.

Einzelne wenige Unternehmungen nahmen aber selbst im Jahre der schweren Krisis einen finanziellen Aufschwung. Es sind dies besonders die Bahnen mit elektrischem Betrieb. Die Aufrechterhaltung eines dichteren Fahrplanes, die Ablenkung des Verkehres von den spärlich bedienten Hauptlinien, außerordentliche Holzfrachtungen, das weniger starke Anschwellen der Ausgaben für die Betriebskraft und andere Umstände kamen ihnen zustatten. Folgende Bahnen erzielten höhere Betriebsüberschüsse gegenüber dem Jahre 1917: Burgdorf-Thun um 22 v. H., Orbe-Chavornay 80 v. H., Seetalbahn 36 v. H., Bern-Zollikofen 87 v. H., Solothurn-Bern 178 v. H., Biel-Täuffelen-Ins 63 v. H., Forchbahn 41 v. H., Greyerzerbahnen 18 v. H., Maggiatalbahn 73 v. H., Steffisburg-Thun-Interlaken 96 v. H. und Viviser Bahnen 22 v. H.

Die städtischen Trambahnen nahmen im Jahre 1918 26·7 Mill. Franken ein gegenüber 22·8 Mill. Franken im Jahre 1917 und 18·4 Mill. Franken im Jahre 1913. Die bedeutende Vermehrung ist durch Verkehrszuwachs und Taxerhöhungen bewirkt worden. Es stiegen aber auch die Ausgaben infolge des vermehrten Aufwandes für das Personal ganz außerordentlich. Sie betrugen für die angegebenen drei Jahre 24·6 Mill., 18·3 Mill. und 15 Mill. Als Überschüsse verblieben 2·1 Mill. für 1918, 4·5 Mill. für 1917 und 3·4 Mill. für 1913. Vom Ergebnis des Jahres 1918 sind etwa 1·5 Mill. dem Erneuerungsfonds zuzuweisen. Für die Verzinsung des Anlagekapitales von 85 Mill. Franken stehen mit Einschluß der Nebeneinnahmen (Kapitalerträgnisse, Hilfsbetriebe, Subventionen) von etwa 1 Mill. Franken im ganzen 1·6 Mill. zur Verfügung. Dieser Betrag entspricht einem Durchschnittsertrag von annähernd 2 v. H. Bis dahin betrug er etwa 3·5 v. H.

KLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Klubversammlung am 11. November 1919.

Der Vorsitzende, Minister a. D. Dr. Wittek eröffnet die Versammlung mit folgenden Worten:

Sehr geehrte Damen und Herren!

Bei der nach mehrmonatlicher Pause stattfindenden Wiederaufnahme unserer Zusammenkünfte heiße ich Sie herzlichst willkommen und eröffne mit dem heutigen Vortrage die heurige Saison.

Ich begrüße die erschienenen Damen und Herren auf das beste und freue mich, daß trotz der Zeiten Ungunst, da uns die Sorge um Kohle, Licht und die Not um das tägliche Brot tief daniederdrückt, der Eröffnungsvortrag unseres Klubs doch so zahlreich besucht ist.

Die vielen Einschränkungen, die uns die Not der Zeit auferlegt, zwingen uns, statt im Vortragssaal, in diesem Zimmer die Vorträge abzuhalten. Die so sehr beliebten Lichtbildervorträge müssen daher entfallen.

Leider ist auch unsere Fachzeitschrift durch die fortwährend steigenden Druck- und Papierkosten derart teuer geworden, daß ihr Erscheinen im nächsten Jahre vorläufig noch in Frage steht.

Zu unserem lebhaften Bedauern sah sich Herr Oberinspektor Woitischek veranlaßt, die Fortführung der Klubgeschäfte wegen seines Gesundheitszustandes zurückzulegen.

Unser Klub vermag Herrn Oberinspektor Woitischek nur herzlichsten Dank für seine Mühe und Leistungen zu zollen, und wir schließen hieran den Wunsch auf baldige, völlige Wiederherstellung seiner Gesundheit.

An die Stelle des Herrn Oberinspektors Raimund Woitischek ist Frl. Thea Fritzmann getreten, die bisher als Kanzleigehilfin erfolgreich tätig war und in dieser Stellung bereits Gelegenheit hatte, sich mit den Obliegenheiten der Führung der Klubgeschäfte vertraut zu machen.

Wir haben seit unserer letzten Klubversammlung leider eine Anzahl treubewährter Mitglieder durch den Tod verloren.

Es sind dies die Herren:

Cavallar Emil, Oberinspektor,
Grünebaum Franz, Major a. D.,
Kuttig-Domberg, Regierungsrat,
Rosenberg August, Oberstleutnant a. D.,
Schäffer Franz, Ministerialrat i. R.
Wiesgrill Rudolf, Oberrevident.

Wir werden diese Herren schmerzlich in unserer Mitte vermissen und denselben stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

Neu eingetreten sind seit der letzten Klubversammlung als ordentliche Mitglieder die Herren:

Cerny Wenzel, Hofrat i. R.,
Jantsch Franz, Oberrevident d. N. W. B.,
Lindebner Ignaz, Hofrat;

als außerordentliches Mitglied.

Frau Marianne Ettingshausen, Oberstleutnantsgattin.

Donnerstag, den 20. November, von 4 bis 8 Uhr findet die erste Zusammenkunft unserer Damen statt.

Bei der nächsten Klubversammlung, Dienstag, den 25. d. M., wird Herr Kommerzienrat Oskar Berl einen Vortrag „Die Kohlenversorgung Deutschösterreichs“ halten.

Über Einladung des Vortragskomitees habe ich das Vergnügen, heute über „Der Friede von St. Germain und die österr. Eisenbahnen“ zu sprechen.

Nach diesen geschäftlichen Mitteilungen ging der Klubpräsident zu seinem angekündigten Vortrag über, der den Frieden von St. Germain und die österr. Eisenbahnen zum Gegenstand hat. Er führte im Wesentlichen folgendes aus:

Auf Grund der im Art. 88 des Friedensvertrages enthaltenen feierlichen Erklärung der unveränderlichen Unabhängigkeit Österreichs wäre die Erwartung berechtigt, daß die Vertragsbestimmungen über die Eisenbahnen sich im Rahmen dessen halten, was in Staatsverträgen solcher Art zwischen unabhängigen Staaten, wenn auch mit der den beiderseitigen Machtverhältnissen entsprechenden Schärfe, bedungen zu werden pflegt. Im Widerspruch mit der Unabhängigkeitserklärung enthalten jedoch die

Digitized by Google

verkehrsrechtlichen gleich den handelspolitischen Bestimmungen des Vertrages zahlreiche so wesentliche Beschränkungen und Eingriffe in die autonome Willenssphäre und das Selbstbestimmungsrecht des österr. Staates, daß von einer Unabhängigkeit dieses Konpaziszenten bezüglich seiner Eisenbahnen fortan nicht mehr die Rede sein kann. In dieser Hinsicht verwies der Vortragende auf die in den Art. 217 und 232 Österreich auferlegte handelspolitische Meistbegünstigung der Ententemächte und ihrer Assoziierten, die während drei Jahren vom Inkrafttreten des Vertrages von den Nachfolgestaaten ohne Gewährung von Reziprozität in Anspruch genommen werden kann, auf das den Staaten der Ententegruppe im Art. 284 bezüglich der österr. Häfen (!), Wasserstraßen und Eisenbahnen gleichfalls einseitig eingeräumte freie Durchzugsrecht für ihre gegenseitige Verbindung und die sie interessierenden Verkehre mit gleich der innerösterreichischen meistbegünstigten Übernahme, Abfertigung und Abgabenfreiheit, auf die kraft dieses Rechtes geforderte gleichbegünstigte Güterbeförderung und Tarifierung im Transit- und Importverkehr (Art. 312), wie auch auf die gleich weitgehenden Verpflichtungen Österreichs bezüglich der Personenbeförderung (Art. 314 und 315) Beschränkungen, die geeignet sind, die tarifarischen und Verkehrsdispositionen der österr. Eisenbahnverwaltungen zu behindern. Schwer belastend sind für Österreich auch die Bestimmungen über Wiederherstellung der Bahnen in den abzutretenden Gebieten und die Beistellung der zu denselben gehörigen Fahrbetriebsmittel (Art. 318).

Einen empfindlichen Eingriff in die selbständige Entschließungsfreiheit Österreichs bildet sodann das Italien zuerkannte Optionsrecht auf den Bau der beiden neuen Alpenbahnen über den Reschen- und den Predilpaß, wozu Österreich bezüglich der auf sein Gebiet fallenden Teilstrecken mitzuwirken hat (Art. 321), wie auch ferner die dem tschecho-slowakischen Staate eingeräumte Pégeservitut bezüglich der Befahrung österreichischer Bahnstrecken im Transitverkehr Preßburg—Fiume und Prag—Triest mit dem Rechte der Errichtung eigener Reparaturwerkstätten, Hilfsbetriebe und der Zulassung von Aufsichtsorganen auf österreichischem Gebiet (Art. 322 bis 324), ein Komplex von völkerrechtlichen Befugnissen, die viel weiter gehen als die Österreich zugestandenen, jedoch an Sonderübereinkommen geknüpfte Ermächtigung des freien Zuganges zu den Adriahäfen der vormaligen Monarchie.

Alle diese, teils der mangelnden Kenntnis der tatsächlichen Verhältnisse bei den führenden Ententemächten, teils dem Übelwollen ihrer Berater aus den Nachfolgestaaten entsprungenen Beschränkungen und Eingriffe, die Österreich die natürlichen Vorteile seiner verkehrsgeographischen Mittelstellung am Kreuzungspunkte der nordsüdlichen und westlichen Verkehrsrouten großenteils entziehen, rechtfertigen den Ausspruch Dr. Franz Kleins, daß durch diesen Friedensvertrag Österreich als Staat mit eigener Handels- und Verkehrspolitik beseitigt ist.

Der Vortragende stellte fest, daß der Entente, die Österreich in verkehrspolitischer Hinsicht entmündigt hat, in eben dieser Hinsicht, zumal was die Kohlen- und Lebensmittelversorgung anlangt, nunmehr die Pflichten eines Vormundes oder Kurators erwachsen. Er beschloß seinen Vortrag mit einem warmen Appell an das Gerechtigkeitsgefühl der gegnerischen Staatsmänner, ein Volk nicht zugrunde gehen zu lassen, dem es wahrlich nicht zum Vorwurfe gereichen kann, daß es trotz der namenlosen Opfer und Leiden des Krieges seinem Heimatstaate und seiner gesetzlichen Regierung die Treue gehalten hat.

Ungemein herzlicher Beifall begleitete die Schlußworte des Vortragenden, der nach einigen Worten des Dankes die Versammlung schloß.

Ing. Taussig,
Schriftführer.

Wechsel in der Führung der Sekretariatsgeschäfte.

Herr Oberinspektor Raimund Woitischek der seit dem Jahre 1913 die Klubgeschäfte versah, sah sich krankheitshalber veranlaßt, die Sekretärstelle zurückzulegen.

Mit 1. November 1919 hat Frl. Thea Fritzmann diese Stelle übernommen.

Begünstigungen.

Unseren Mitgliedern und Abonnenten und ihren nächsten Angehörigen wird in der bekannten und beliebten kommerziellen Fachschule Gutsch, Wien II, Leopoldsgasse 26 beim Besuch der programmäßigen Kurse für kaufmännische bezw. Handelsschulfächer und der Kurse für Stenographie, Maschinschreiben und Sprachen eine 10%ige Schulgeldherabsetzung gewährt. Die Einschreibungen finden an dieser Schule an Werktagen von 8 Uhr vormittags bis 8 Uhr abends und an Sonntagen von 8 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags statt. Als besonders praktisch sind die viermonatigen kaufmännischen Reformkurse für Erwachsene und die gleichartigen achtmonatigen für Bürger- und Untermittelschulabsolventen und Absolventinnen zu empfehlen. Für Letztere bietet auch der einjährige höhere kommerzielle Fachkurs besondere Vorteile.

Privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Einladung

zur **vierundsechzigsten ordentlichen Generalversammlung** der stimmberechtigten Aktionäre der **privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft** am 20. Dezember 1919.

Die Herren Aktionäre werden hiemit zu der auf Grund des § 35 der Statuten anberaumten vierundsechzigsten ordentlichen Generalversammlung, welche am Samstag, den **20. Dezember 1919,** um 3 Uhr nachmittags in Wien, im **Industriehause,** III/3, Schwarzenbergplatz 4, stattfinden wird, eingeladen.

Tagesordnung:

1. Genehmigung der Jahresrechnung und des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1918 und Bestimmung über die Verwendung des Reinerträgnisses.
2. Wahl von Verwaltungsräten.
3. Wahl eines Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen des Betriebsjahres 1919.

Bezüglich der Stimmrechtes und der Ausübung desselben wird auf die Bestimmungen der Paragraphen 30, 36 und 39 der gesellschaftlichen Statuten hingewiesen. Der Besitz von je 20 Stück Aktien gibt das Recht auf eine Stimme, mit der Beschränkung jedoch, daß ein Aktionär in keinem Falle mehr als zwanzig eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen darf. Das Stimmrecht kann auch durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden; letzterer muß jedoch ebenfalls stimmberechtigter Aktionär sein und kann außer 20 eigenen nicht mehr als 40 fremde Stimmen in sich vereinigen. Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten von dem Vollmachtgeber ausgefüllt und eigenhändig unterzeichnet werden. Die Herren Aktionäre, welche an der Generalversammlung teilzunehmen wünschen, werden eingeladen, ihre Aktien **spätestens bis inklusive 6. Dezember 1919,** und zwar: in **Wien** bei der Kassa der Allgemeinen österreichischen Boden-Credit-Anstalt, in **Budapest** bei der Kassa der Ungarischen allgemeinen Creditbank gegen Empfangsbestätigung zu hinterlegen und die auf ihren Namen lautenden Legitimationskarten zur Generalversammlung in Empfang zu nehmen. Die Herren Aktionäre werden ersucht, ihre Vollmachten spätestens bis 17. Dezember 1919 bei dem **Gemeinsamen Sekretariate** der Gesellschaft in Wien I, Schenkenstraße 8/10, abzugeben. Die Zurückstellung der Aktien erfolgt nach abgehaltener Generalversammlung.

Wien, im November 1911.

Der vereinigte Verwaltungsrat.

Nachdruck wird nicht honoriert.

Das Elektrisierungsamt der österreichischen Staatsbahnen hat seine Amtsräume vom Hause, VI, Gumpendorferstraße 10 in das Gebäude des Staatsamtes für Heereswesen, I, Stubenring 1, 3. Stock, verlegt und seine Tätigkeit dort am 17. November 1919 begonnen. Von diesem Tage an wollen daher Zuschriften an das Amt unter der neuen Adresse bestellt werden. Telephonisch ist das „Elektrisierungsamt" auch in den neuen Amtsräumen unter den bisherigen Nummern 1266, 1445 und 11730 anzurufen.

Österr. Staatsbahnen (Nordbahndirektion).

Gültigkeitsverlängerung der Legitimationen bei der Nordbahndirektion für das Jahr 1920.

(N. B. Zl. 184 F-II.)

Jene Pensionisten und Provisionisten, welche Fahrbegünstigungen im Wege der Nordbahndirektion beziehen, werden eingeladen, ihre und ihrer Angehörigen Legitimationen im Laufe des Monates Dezember 1919 dem Bureau für Fahrbegünstigungen

Digitized by Google

der Nordbahndirektion in Wien II., Nordbahnstraße Nr. 1, einzusenden. Beizuschließen ist ein vollständig ausgefülltes Ansuchen (Allg. Form 18), der letzte Postsparkassenabschnitt über den Pensions- bzw. Provisionsbezug und ein rekommandiert frankierter Briefumschlag. Soweit Legitimationen von Frauen und Kindern in Betracht kommen, muß das Zutreffen der Ehegemeinschaft bzw. des gemeinschaftlichen Haushaltes und der Erhaltung amtlich bestätigt sein. Über die Höhe des eventuellen Einkommens der Kinder ist eine Bestätigung des Dienstgebers zu erbringen. Ferner haben alle Pensionisten (Provisionisten) durch Vorlage des Heimatscheines oder einer amtlichen Bestätigung nachzuweisen, daß sie in einer nach dem Friedensvertrage zu Österreich gehörigen Gemeinde heimatsberechtigt sind.

Österr. Staatsbahnen (Nordbahndirektion).

Fahrplanänderungen.

Die Indienststellung einer entsprechenden Anzahl aus der Reparatur eingelieferten Lokomotiven, welche bei Herabsetzung der Zugsbelastung und geänderter Fahrtverfügungen einen geringeren Kohlenverbrauch erfordern, ermöglicht vom 24. November 1919 angefangen die nachstehenden Fahrplanverbesserungen durchzuführen, wobei gleichzeitig eine Trennung des Fernverkehres vom Lokalverkehr bewerkstelligt wird.

Der von Wien (ND) um 7 Uhr früh abgehende Personenzug wird nur bis Hohenau (an 9 Uhr 15 Min. vormittags) verkehren und in allen Zwischenstationen und Haltestellen anhalten.

Zur Beförderung der Fernreisenden über Hohenau hinaus wird von Wien (ND) der Personenzug Nr. 13 S, Abfahrt 8 Uhr 5 Min. früh, mit Wagen 1., 2. und 3. Klasse abgehen, die Strecke bis Hohenau (an 9 Uhr 57 Min. vormittags) ohne Aufenthalt durchfahren und in Lundenburg um 11 Uhr 5 Min. vormittags eintreffen.

Der von Wien (ND) um 2 Uhr 10 Min. nachmittag abgehende Personenzug wird nur bis Hohenau (an 4 Uhr 32 Min. nachmittags) verkehren und in allen Zwischenstationen und Haltestellen anhalten.

Zur Beförderung der Fernreisenden über Hohenau hinaus wird von Wien (ND) der Personenzug Nr. 15 S, Abfahrt 3 Uhr 20 Min. nachmittags, mit Wagen 1., 2. und 3. Klasse abgehen, die Strecke bis Hohenau (an 5 Uhr 12 Min. nachmittags) ohne Aufenthalt durchfahren und in Lundenburg um 6 Uhr 25 Min. abends eintreffen.

Die Züge 135 und 15 können auch von Lokalreisenden nach Hohenau benützt werden.

Reisende von Zwischenstationen der Strecke Wien—Hohenau mit dem Reiseziele nach Rabensburg, Bernhardstal und in die Tschecho-Slowakei werden daher in Hohenau umsteigen müssen.

In der Gegenrichtung wird der von Lundenburg fahrplanmäßig um 2 Uhr 35 Min. nachts nach Wien abgehende Personenzug von der Station Hohenau um 4 Uhr 40 Min. früh abfahren und die Strecke bis Wien (an 6 Uhr 36 Min. früh) ohne Aufenthalt durchfahren.

Zur Abbeförderung der Reisenden vom Lundenburger Zuge und der Lokalreisenden ab Hohenau nach Zwischenstationen und Haltestellen wird von Hohenau der Personenzug Nr. 18 um 7 Uhr 10 Min. früh nach Wien an (9 Uhr 40 Min. vormittags) verkehren.

Der von Lundenburg fahrplanmäßig um 3 Uhr 40 Min. nachmittags nach Wien abgehende Personenzug wird von der Station Hohenau um 5 Uhr 25 Min. nachmittags abfahren, die Strecke bis Wien (an 7 Uhr 21 Min. abends) ohne Aufenthalt durchfahren.

Zur Abbeförderung der Reisenden von diesem Lundenburger Zuge und der Lokalreisenden ab Hohenau nach Zwischenstationen und Haltestellen wird von Hohenau der Personenzug Nr. 218 S um 7 Uhr 50 Min. abends nach Wien (an 10 Uhr 10 Min. nachts) abgehen.

Weiters werden die derzeit zwischen Wien und Gänserndorf verkehrenden Personenzüge Nr. 15 und 516 (Wien ab 12 Uhr 25 Min., an 5 Uhr 23 Min. nachmittags) bis und von Drösing (an 2 Uhr 27 Min., ab 3 Uhr 15 Min. nachmittags) gefahren werden.

Den Lokalreisenden wird empfohlen, diese Züge zwecks Entlastung des von Wien um 2 Uhr 10 Min. nachmittags abgehenden bzw. des in Wien um 6 Uhr 50 Min. abends eintreffenden Zuges zu benutzen.

Der von Wien (ND) um 4 Uhr 55 Min. nachmittags nach Angern abgehende Personenzug wird bis Hohenau (an 7 Uhr 10 Min. abends) in Verkehr kommen.

Dagegen wird der Personenzug Nr. 218 von Angern (ab 6 Uhr 40 Min. abends nach Wien, an 8 Uhr 10 Min. abends) aufgelassen.

Die sonstigen derzeit im Verkehre stehenden Personen befördernden Züge werden beibehalten und durch vorstehende Änderungen nicht berührt.

Näheres wird aus dem Aushangfahrplan der österr. Staatsbahnen, 5. Blatt, zu entnehmen sein.

Österr. Staatsbahnen (Nordbahndirektion).

Zl. 1193/V.

Infolge Einstellung des Nachtdienstes in der Station Neusiedl-Dürnholz seitens der tschecho-slowakischen Staatsbahnen ab 9. November 1919 wird ab 10. November Sonder-Personenzug 1220 S nur bis Laa (an 10 Uhr 21 Min. nachmittags) und Sonder-Personenenzug 1211 S ab 11. November nur ab Laa (ab 4 Uhr 6 Min. vormittags) verkehren.

Der Verkehr der beiden Züge in Strecke Laa—Neusiedl-Dürnholz unterbleibt von den genannten Tagen an.

Österr. Staatsbahnen (Nordbahndirektion).

Mit Gültigkeit vom 8. November 1919 tritt bis auf Widerruf in der Station Floridsdorf ein erhöhter Rollfuhrtarif in Kraft.

Näheres ist aus den Aushängen zu entnehmen.

Südbahn-Gesellschaft.

Der Betriebsdirektor der ungarischen Südbahnlinien Ing. Robert Gordon wurde zum ungarischen Ministerialrat ernannt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Postschiffverkehr.
Eröffnung der Station Vácz.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Vácz für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr eröffnet. Demzufolge werden die zwischen Wien und Budapest verkehrenden Postschiffe auch diese Station berühren.

Wien, am 17. November 1919.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Die infolge Niederwasser vorübergehend eingestellt gewesene Station Aggsbach Markt wird nunmehr von den Lokalschiffen wieder berührt.

Wien, am 11. November 1919.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Vorübergehende Einstellung des Lokalschiffverkehres Linz—Engelhartszell.

Infolge Niederwassers wird der Lokalschiffverkehr zwischen Linz und Engelhartszell mit 7. November vorübergehend eingestellt. Die Wiederaufnahme dieses Verkehres wird rechtzeitig verlautbart.

Wien, am 6. November 1919.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Postschiffverkehr.
Eröffnung der Station Esztergom.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Esztergom für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr eröffnet. Demzufolge werden die zwischen Wien und Budapest verkehrenden Postschiffe auch diese Station berühren.

Wien, am 5. November 1919.

D. BERL

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest.

Prima preuß. Steinkohle für Hausbrand- und Industriezwecke, prima Heiz- und Gießereikoks und erstklassige Steinkohlenbriketts aus den österreichischen Brikettwerken in Dzieditz (Österr. Schlesien).

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum.

Digitized by Google

LIMAN & PETZOLD

WIEN, XII., Pottendorferstraße 19

Fabrik für Bahnbedarf und Eisenbau

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825 — **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 8,566.481, Ges.-Versicherungssumme: K 2.463,070.507.
Anzahl der Mitglieder: 157.344.

SÜDBAHNHOTEL SEMMERING

1000 m SEEHÖHE

DAS GANZE JAHR GEÖFFNET.

!! Jeder Festangestellte werde Mitglied !!

der Warenabteilung des

Reichswirtschaftsbund der Festangestellten!

Verkaufsstellen:

I, Rockhgasse 8.
II, Kaiser Josefstraße 3.
III, Löwengasse 39.
III, Gärtnergasse 9.
III, Ungargasse 57.
IV, Wiedner Gürtel 64.
IV, Favoritenstraße 34.
IV, Allegasse 53.
V, Schönbrunnerstraße 12.
VI, Gumpendorferstraße 100.
VII, Lindengasse 53.
VII, Ziegler gasse 83.
VIII, Alserstraße 54.
VIII, Langegasse 10.
IX, Nußdorferstraße 43.
IX, Garnisongasse 7.
X, Favoritenstraße 65.
XIII, Sechshausserstraße 106.
XIII, Altgasse 21.
XV, Hütteldorferstraße 62.
XVI, Brunnengasse 36.
XVII, Hernalser Hauptstraße 96.
XVIII, Türkenschanzstraße 1.
XVIII, Kutschkergasse 9
XIX, Gymnasiumstraße 62.

Verkauf von Lebensmitteln bester Beschaffenheit zu billigsten Preisen.

Mitgliedschaft zur Warenabteilung wird durch die Fachvereine erworben.
Einschreibgebühr K 1·— Geschäftsanteil K 2·—

Neue Verkaufsstellen werden in allen Bezirken errichtet.

Schuh- und Kleidergeschäft: I, Hohenstaufengasse 10.
Entgegennahme von Schuhen zur Ausbesserung. Verkauf von neuen Schuhen, Herren-, Damen- und Kinderkleidern zu billigsten Preisen.

Maßabteilung: Anfertigung feinster Herrenkleider von ersten Schneidern nach Maß unter Stoffbeibringung. Ferner Ausbessern, Wenden, Modernisieren, Umarbeiten.

Spareinlagen werden in allen Verkaufsstellen entgegengenommen und derzeit mit 5 Prozent verzinst.

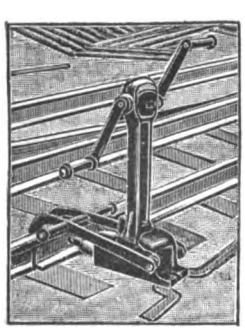
Die Zeitschrift „Der Reichswirtschaftsbund" erscheint monatlich einmal und wird an alle Mitglieder in den Verkaufsstellen verteilt.

Kanzlei: Die Zentralkanzlei, Buchhaltung, Direktion befinden sich III, Hohlweggasse 30. — Fernsprecher Nr. 5003 und 8004.
Bei schriftlichen Anfragen bitten wir das Rückporto beizulegen.

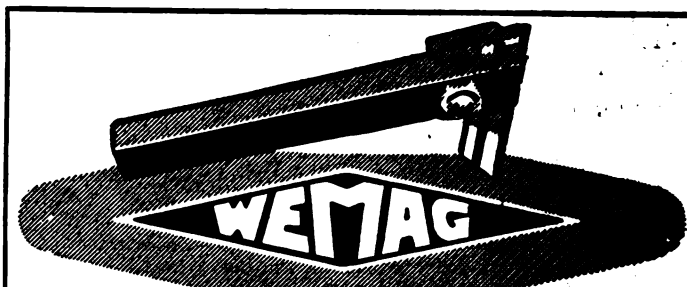
Vereinigte Flanschenfabriken und Stanzwerke Aktiengesellschaft

Hattingen a. d. Ruhr

liefern als Spezialität sämtliche Gleisbaugeräte und Rangier-Artikel, wie:



Hemmschuhe	Wagenschieber
Gleishebeböcke	Schienenbohrmaschinen
Biegemaschinen	Gleissperren
Kaltsägen	Gleishebewinden
usw.	usw.



WERKZEUG- UND MASCHINENFABRIKEN:
HIRTENBERG BEI WIEN ZÖBLITZ IN SACHSEN
DIREKTION: WIEN I, TEINFALTSTRASSE 8a
FERNRUF: 12019 DRAHTANSCHRIFT: WEMAG WIEN
VERKAUFSZENTRALE UND NIEDERLAGE:
WIEN II, OB. DONAUSTR. 81 (NÄCHST DER STEPHANIEBRÜCKE)
FERNRUF: 41039 DRAHTANSCHRIFT: WEMAGNIEDERLAGE WIEN

ABTEILUNG I

PRÄZISIONS-WERKZEUGE
SPEZIAL-WERKZEUGE
WERKZEUG-MASCHINEN
MECHANIKER-DREHBÄNKE
SPEZIAL-WERKZEUGMASCHINEN

AUSSCHLIESSLICHE VERWENDUNG ERSTKLASSIGER SPEZIAL- UND EDELSTAHLSORTEN MODERNSTE, DEN HEUTIGEN PRAKTISCHEN UND WISSENSCHAFTLICHEN ANFORDERUNGEN ENTSPRECHENDE KONSTRUKTIONEN U. TYPEN

ABTEILUNG II

PRESSGUSS AUS WEISSMETALLEN QUALITÄTS-BRONZE UND MESSING-GUSS, BAUBESCHLÄGE
ARMATUREN } AUF AUTOMATEN UND REVOLVER GEARBEITET
AUTOMOBILTEILE }
MASSENERZEUGUNG FÜR BLECH- U. METALLARTIKEL

Digitized by Google

Neue Preise für Kabinen und Schlafstellen, sowie für Gepäck auf der Schiffsstrecke Budapest—Paks—Baja.

Von	Nach Budapest				Budafok				Érd				Ercsi				Szigetujfalu				Adony				Dunapentele				Dunavecse			
	Salonkabine	Oberdeckkabine	Unterdeckkabine	Gepäckfracht f. 10 kg	Salonkabine	Oberdeckkabine	Unterdeckkabine	Gepäckfracht f. 10 kg	Salonkabine	Oberdeckkabine	Unterdeckkabine	Gepäckfracht f. 10 kg	Salonkabine	Oberdeckkabine	Unterdeckkabine	Gepäckfracht f. 10 kg	Salonkabine	Oberdeckkabine	Unterdeckkabine	Gepäckfracht f. 10 kg	Salonkabine	Oberdeckkabine	Unterdeckkabine	Gepäckfracht f. 10 kg	Salonkabine	Oberdeckkabine	Unterdeckkabine	Gepäckfracht f. 10 kg	Salonkabine	Oberdeckkabine	Unterdeckkabine	Gepäckfracht f. 10 kg
Budapest	—	—	—	—	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	3
Budafok	135	90	68	2	—	—	—	—	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2
Érd	135	90	68	2	135	90	68	2	—	—	—	—	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2
Ercsi	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	—	—	—	—	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2
Szigetujfalu	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	—	—	—	—	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2
Adony	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	18	2	135	90	68	2	—	—	—	—	135	90	68	2	135	90	68	2
Dunapentele	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	—	—	—	—	135	90	68	2
Dunavecse	135	90	68	3	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	—	—	—	—
Dunaföldvár	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2
Harta	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2
Ordas	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2
Paks	143	95	72	3	143	95	72	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2
Uszód	143	95	72	3	143	95	72	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	2	135	90	68	2
Kalocsa	143	95	72	3	143	95	72	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	2	135	90	68	2
Fadd-Tolna	156	104	76	3	156	104	76	3	143	95	72	3	143	95	72	3	143	95	72	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	2
Baja	170	113	81	4	170	113	81	4	162	108	77	4	162	108	77	4	162	108	77	4	149	99	72	3	135	90	68	3	135	90	68	3

Von	Nach Dunaföldvár				Harta				Ordas				Paks				Uszód				Kalocsa				Fadd-Tolna				Baja			
Budapest	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	143	95	72	3	143	95	72	3	143	95	72	3	156	104	76	3	170	113	81	4
Budafok	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	143	95	72	3	143	95	72	3	143	95	72	3	156	104	76	3	170	113	81	4
Érd	135	90	68	2	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	143	95	72	3	162	108	77	4
Ercsi	135	90	68	2	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	143	95	72	3	162	108	77	4
Szigetujfalu	135	90	68	2	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	143	95	72	3	162	108	77	4
Adony	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	3	135	90	68	3	135	90	68	3	149	99	72	3
Dunapentele	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	3	135	90	68	3
Dunavecse	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	3
Dunaföldvár	—	—	—	—	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	3
Harta	135	90	68	2	—	—	—	—	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2
Ordas	135	90	68	2	135	90	68	2	—	—	—	—	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2
Paks	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	—	—	—	—	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2
Uszód	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	—	—	—	—	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2
Kalocsa	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	—	—	—	—	135	90	68	2	135	90	68	2
Fadd-Tolna	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	—	—	—	—	135	90	68	2
Baja	135	90	68	3	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	135	90	68	2	—	—	—	—

Preise in Kronen.

Preise für Schlafstellen: I. Platz K 23.—, II. Platz K 18.—.

Hiedurch werden die im Personen- und Gepäcktarif Teil I und II vom 15. März 1918 auf den Seiten 71—89 und 161—172 für die Schiffsstrecke Budapest—Paks—Baja enthaltenen Preise für Kabinen, Schlafstellen und Gepäck aufgehoben.

Anmerkungen: Die Übernachtung an der Ausgangsstation vor der Abfahrt des Schiffes ist nur jenen Passagieren gestattet, welche eine Kabine (Lösung der Kabinkarte nebst der dazugehörigen Fahrkarte) oder eine Schlafstelle (Lösung der Karte für die Schlafstelle, nebst der dazugehörigen Fahrkarte des zu benützenden Platzes für eine Strecke von mindestens 100 km) gemietet haben.

Die Mindestgebühr für eine Gepäcksendung beträgt K 5.— ausschließlich der Schreib- und Rezepisstempelgebühr.

Für die Beförderung je eines Hundes ist das Fünffache der obigen für 10 kg gültigen Gepäckfrachten zu bezahlen.

Die neuen Fahrpreise sind in einer separaten Tabelle enthalten.

Digitized by Google

Neue Fahrpreise auf der Schiffsstrecke Budapest—Paks—Baja.

Von	Nach Budapest			Budafok			Érd			Ercsi			Szigetujfalu			Adony			Dunapentele			Dunavecse		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Platz																							
Budapest . .	—	—	—	5	3	2	11	6	4	14	8	5	14	8	5	22	13	9	27	16	11	36	20	14
Budafok . . .	5	3	2	—	—	—	7	4	3	11	6	4	11	6	4	20	12	8	26	15	10	33	18	12
Érd	11	6	4	7	4	3	—	—	—	7	3	2	7	3	2	11	7	5	20	12	8	27	15	10
Ercsi	14	8	5	11	6	4	7	3	2	—	—	—	3	2	1	9	5	4	15	9	6	22	13	9
Szigetujfalu .	14	8	5	11	6	4	7	3	2	3	2	1	—	—	—	9	5	4	15	9	6	22	13	9
Adony	22	13	9	20	12	8	11	7	5	9	5	4	9	5	4	—	—	—	8	5	3	17	9	6
Dunapentele	27	16	11	26	15	10	20	12	8	15	9	6	15	9	6	8	5	3	—	—	—	10	5	4
Dunavecse . .	36	20	14	33	18	12	27	15	10	22	13	9	22	13	9	17	9	6	10	5	4	—	—	—
Dunaföldvár	40	23	15	36	22	14	31	18	12	26	15	10	26	15	10	20	12	8	15	8	5	7	5	3
Harta	44	25	17	40	23	15	38	22	14	33	19	13	33	19	13	26	14	9	21	11	7	11	7	5
Ordas	47	26	18	44	25	17	42	23	15	36	20	14	36	20	14	31	17	11	25	13	9	21	11	7
Paks	51	28	19	47	26	18	44	24	16	40	22	15	40	22	15	33	18	12	27	14	9	23	12	8
Uszód	53	30	20	49	29	19	45	26	18	42	23	15	42	23	15	40	20	14	30	15	10	27	14	9
Kalocsa . . .	53	31	21	49	29	19	45	27	18	42	25	17	42	25	17	42	22	15	36	18	12	28	17	11
Fadd-Tolna .	61	31	21	54	30	20	53	28	19	52	26	18	52	26	18	42	23	15	40	20	14	36	18	12
Baja	72	36	24	68	34	23	65	33	22	61	31	21	61	31	21	56	28	19	49	25	17	48	24	16

Von	Nach Dunaföldvár			Hartu			Ordas			Paks			Uszód			Kalocsa			Fadd-Tolna			Baja		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Platz																							
Budapest . .	40	23	15	44	25	17	47	26	18	51	28	19	53	30	20	53	31	21	61	31	21	72	36	24
Budafok . . .	36	22	14	40	23	15	44	25	17	47	26	18	49	29	19	49	29	19	54	30	20	68	34	23
Érd	31	18	12	38	22	14	42	23	15	44	24	16	45	26	18	45	27	18	53	28	19	65	33	22
Ercsi	26	15	10	33	19	13	36	20	14	40	22	15	42	23	15	42	25	17	52	26	18	61	31	21
Szigetujfalu .	26	15	10	33	19	13	36	20	14	40	22	15	42	23	15	42	25	17	52	26	18	61	31	21
Adony	20	12	8	26	14	9	31	17	11	33	18	12	40	20	14	42	22	15	42	23	15	56	28	19
Dunapentele	15	8	5	21	11	7	25	13	9	27	14	9	30	15	10	36	18	12	40	20	14	49	25	17
Dunavecse . .	7	5	3	11	7	5	21	11	7	23	12	8	27	14	9	28	17	11	36	18	12	48	24	16
Dunaföldvár .	—	—	—	10	7	5	13	9	6	18	9	6	23	12	8	24	14	9	30	15	10	44	22	15
Harta	10	7	5	—	—	—	7	4	3	11	7	5	14	9	6	15	9	7	23	12	8	37	19	13
Ordas	13	9	6	7	4	3	—	—	—	6	4	3	10	6	4	11	7	5	19	11	7	33	17	11
Paks	18	9	6	11	7	5	6	4	3	—	—	—	6	4	3	7	4	3	17	9	6	30	15	10
Uszód	23	12	8	14	9	6	10	6	4	6	4	3	—	—	—	7	4	3	11	7	5	25	13	9
Kalocsa . . .	24	14	9	15	9	7	11	7	5	7	4	3	7	4	3	—	—	—	10	5	4	21	11	7
Fadd-Tolna .	30	15	10	23	12	8	19	11	7	17	9	6	11	7	5	10	5	4	—	—	—	18	9	6
Baja	44	22	15	37	19	13	33	17	11	30	15	10	25	13	9	21	11	7	18	9	6	—	—	—

Preise in Kronen.

Hiedurch werden die im Personen- und Gepäcktarif Teil I und II vom 15. März 1918 auf den Seiten 71—89 und 161—172 für die Schiffsstrecke Budapest—Paks—Baja enthaltenen Fahrpreise aufgehoben.

Anmerkung. Die neuen Preise für Gepäck, Kabinen und Schlafstellen sind in einer separaten Tabelle enthalten.

Wien, im Oktober 1919.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

STANFORD UNIVERSITY LIBRARY

To avoid fine, this book should be returned on
or before the date last stamped below

Digitized by Google

For
USE IN LIBRARY
ONLY
DO NOT REMOVE
FROM LIBRARY

395547

Digitized by Google

Digitized by Google